

Oulu Oy varustamo

Historiatutkimus

Jukka Huotari



Examensarbete för Sjökapten (YH)-examen

Utbildningsprogrammet för sjöfart

Åbo, 2015

OPINNÄYTETYÖ

Tekijä:	HUOTARI, JUKKA
Koulutusohjelma ja paikkakunta:	Utbildningsprogrammet för sjöfart, Turku
Suunatutumisvaihtoehto/Syventävät opinnot:	Sjökapten YH
Ohjaaja:	Björkroth, Peter

Nimike:	Oulu Oy varustamo – historiatutkimus
---------	--------------------------------------

Päivämäärä 8.5.2015

Sivumäärä 188

Liitteet 20

Tiivistelmä

Pohjoissuomalaisen puunjalostusyhtiö Oulu Osakeyhtiön juuret olivat saaneet alkunsa oululaisista laivanrakennusta ja merenkulkua harjoittaneista kauppahuoneista, jotka olivat ryhtyneet perustamaan sahoja 1800-luvulla. Yksityinen Kajaanin Puutavara Osakeyhtiö ja valtiollinen Veitsiluoto Osakeyhtiö perustivat vuonna 1935 mäntykuidun hyödyntämiseksi yhteisyritykseen Oulu Osakeyhtiön sulfaattiselluloosa-tehtaan rakentamiseksi Ouluun. Tehtaidensa talvimerikuljetusten järjestämiseksi vuonna 1969 Oulu Osakeyhtiö ryhtyi varustamotoimintaan ostamalla ensimmäisen laivan Yhtyneet Paperitehtaat Osakeyhtiöltä, jonka jälkeen 1970-luvulla Oulu Osakeyhtiö osallistui Yhtyneet Paperitehtaat Osakeyhtiön laivojen uudisrakennustilauksiin ensin Suomesta ja sitten Espanjasta. Laivojen suunnittelusta, rakennusvalvonnasta ja hoidosta huolehti Oy Finnlines Ltd. Vuonna 1986 Oulu Oy fuusioitiin Veitsiluoto Oy:hyn joka jatkoi puolestaan varustamotoimintaa itsenäisyytensä loppuajan, eli hieman vajaa kymmenen vuotta. Kun Veitsiluoto Oy fuusioitiin Enso-Gutzeit Oy:hyn, laivoista ja varustamosta luovuttiin. Laivat myytiin alkuvuodesta 1996 ja puskuproomuyhdistelmä saatiin lopulta myytyä viimeisenä kesällä 2003. Veitsiluoto Oy:n entinen varustamo Lumi Shipping Oy poistettiin lopulta kaupparekisteristä loppuvuodesta 2006.

Kieli: Suomi Avainsanat: Enso-Gutzeit Oy, F-ships pool, Finnmanagement Ltd, Kajaani Oy, laivanrakennus, laivansuunnittelu, laivat, Lumi Shipping Oy, merenkulku, metsäteollisuus, muotoilu, Oulu Oy, Oulu Shipping Ltd, Oy Finnlines Ltd, varustamo, Veitsiluoto Oy, Yhtyneet Paperitehtaat Oy

Opinnäytetyö on saatavilla joko ammattikorkeakoulujen verkkokirjastossa Theseus.fi tai kirjastossa.

EXAMENSARBETE

Författare:

HUOTARI, JUKKA

Utbildning och ort:

Utbildning i sjöfart, Åbo

Inriktningsalternativ/Fördjupning:

Sjökapten YH

Handledare:

Björkroth, Peter

Titel:

Oulu Oy varustamo – historiatutkimus

Datum 8.5.2015

Sidantal 188

Bilagor 20

Abstrakt

Träförädlingsföretaget Oulu Oy fick sin början i sjöfart och varvsindustrin hade praktiserats redan länge i Uleåborg, vilket ledde till inrättandet av sågverk på 1800-talet. Kajaanin Puutavara Osakeyhtiö och finska staten ägde tillsammans Veitsiluoto Oy som grundades 1935. Det var ett joint venture för producerandet av furu-fiber. Detta utnyttjade Oulu Oy för att bygga en sulfatfabrik i Uleåborg. För att trygga vintersjötransporter för bruket, grundade Oulu Oy 1969 ett rederi genom att köpa det första fartyget från Yhtyneet Paperitehtaat Oy. Under 1970-talet deltog Oulu Oy i Yhtyneet Paperitehtaat Oy:s fartygsbeställningar först från Finland och senare från Spanien. Det finska rederiet Oy Finnlines Ltd anlätades för att ta hand om fartygsdesign, konstruktion, tillsyn, förvaltning och operationen av fartygen. Under 1986 fusionerades Oulu oy och Veitsiluoto Oy som fortsatte rederinäringen fram till slutet av sin självständighet, vilket var knappt tio år. När Veitsiluoto Oy fusionerades med Enso-Gutzeit Oy slutade man med sjöfart. Fartygen såldes i början av 1996 och pusher-pråmkombination såldes slutligen sommaren 2003. Veitsiluoto Oy:s rederi Lumi Shipping Oy togs äntligen bort från handelsregistret i slutet av 2006.

Språk: Finska Nyckelord: design, Enso-Gutzeit Oy, F-ships pool, Finnmanagement Ltd, Kajaani Oy, Lumi Shipping Oy, Oulu Oy, Oulu Shipping Ltd, Oy Finnlines Ltd, rederi, skepps, skeppsbygg, skeppsplanering, sjöfart, skogsindustri, Veitsiluoto Oy, Yhtyneet Paperitehtaat Oy

Examensarbetet finns tillgängligt antingen i webbiblioteket Theseus.fi eller i biblioteket.

BACHELOR'S THESIS

Author:	HUOTARI, JUKKA
Degree Programme:	Degree Programme in Maritime Studies
Specialization:	Bachelor of Marine Technology
Supervisor:	Björkroth, Peter
Title:	Oulu Shipping Ltd.

Date 8.5.2015

Number of pages 188

Appendices 20

Summary

The Finnish wood processing company Oulu Oy's roots started from shipbuilding and seafaring practiced in the trade rooms of Oulu. The trade rooms decided to set up sawmills in the 1800s. Together the private owned The Kajana Wood Co. Ltd. and the State of Finland owned Veitsiluoto Oy, founded Oulu Oy in 1935, as a joint venture for pine fiber utilizing to build a kraft pulp mill in Oulu. To arrange winter sea transport for mills in 1969, Oulu Oy began shipping operations by purchasing the first ship from United Paper Mills Ltd. Then, during the 1970s, Oulu Oy joined in the United Paper Mills Ltd's shipbuilding orders at first from Finland and later also from Spain. The Finnish shipping company Oy Finnlines Ltd was hired to take care of ship design, construction supervision, management and operation on behalf of the ship owners. During 1986 Oulu Oy merged with Veitsiluoto Oy which continued the shipping business until the end of its independence, slightly less than ten years. When Veitsiluoto Oy merged with Enso-Gutzeit Oy, the ships and the shipping company were quit. The ships were sold in early 1996 and the last pusher barge combination was finally sold in the summer of 2003. Veitsiluoto Oy's former shipping company Lumi Shipping Oy was finally taken out from the trade register at the end of year 2006.

Language: Finnish Key words: design, Enso-Gutzeit Oy, F-ships pool, Finnmanagement Ltd, forest industry, Kajaani Oy, Lumi Shipping Oy, maritime, Oulu Oy, Oulu Shipping Ltd, Oy Finnlines Ltd, shipbuilding, ship design, shipping, ships, United Paper Mills Ltd, Veitsiluoto Oy

The examination work is available either at the electronic library Theseus.fi or in the library.

Sisällys

1. Johdanto	1
1.1 Tavoite.....	4
1.2 Ongelmanasettelu	4
1.3 Rajaus	4
2. Tutkimus	5
2.1 Tutkimustyön pohjustamiseksi.....	5
2.2 Tutkimustyötä on tehty.....	5
2.3 Arkistolähteet	6
2.4 Pro gradu -tutkielmat.....	6
2.4.1 Id, Kalle	6
2.4.2 Karonen, Petri	6
2.5 Kestävä kehitys ja tutkimuksen taloudellisuus.....	7
3. Juuret – Oulu Osakeyhtiön syntyhistorian tausta.....	8
3.1 Kauppahuoneista Aktiebolaget Uleå Osakeyhtiöön.....	8
3.2 Kajaanin Puutavara Osakeyhtiö (The Kajana Wood Co. Ltd.) vuoteen 1945 saakka, jonka jälkeen Kajaani Oy – toisin sanoen Kajaaniyhtiö	11
3.3 Veitsiluoto Osakeyhtiö	13
3.4 Enso-Gutzeit Oy	15
4. Oulu Osakeyhtiön, toisin sanoen Ouluyhtiön, perustaminen.....	15
5. Metsäteollisuuden vientiyhdistykset ja Transfennica	19
6. Vallinnut toimintaympäristö	21
6.1 Metsäteollisuuden laivanvarustus Suomessa.....	21
6.1.1 Yhteissisu Oy – Sisu	24
6.1.2 Vanajan Autotehdas Oy – Vanaja.....	24
6.1.3 Oy Suomen Autoteollisuus Ab – Sisu	24
6.2 Metsäteollisuuden laivanvarustus Suomessa (jatkoa)	25
6.3 Metsänomistajien laivanvarustus Suomessa	29
7. Oulu Osakeyhtiön varustamotoiminta	31
7.1 Oy Finnlines Ltd.....	32
7.2 Finnkraft-luokka, paperin merikuljetuksen pioneerit.....	33
7.3 Ensimmäinen laiva, Yhtyneiltä Kaipola Oululle Varjakaksi	43
7.4 Varjakka	46

7.4.1 Nimikilpailu.....	46
7.4.2 Voittajanimi	47
7.5 Kansaneläkelaitoksen Merivienti Oy:n osakkeet	50
7.6 Oulu Oy:n ensimmäiset uudisrakennukset P-1703	51
7.6.1 Yhtyneet Paperitehtaat Osakeyhtiö.....	51
7.6.2 Oulu Osakeyhtiö	52
7.7 Matkustajaristeilijäsuunnitelmat	59
7.7.1 Toteutumattomat hankkeet Finnlinesin piirissä.....	59
7.7.1.1 Oslofjord	59
7.7.1.2 Finncruiser.....	60
7.7.2 Oulu Osakeyhtiön selvitys.....	61
7.8 Kotimaisen komitean tilaukset: Finnseal-, Finnboston- ja Finn-Amer-lastilaivasarjat...62	
7.8.1 Yhtyneet Paperitehtaat Osakeyhtiö.....	63
7.8.2 Oulu Osakeyhtiö	67
7.9 Varjakan myynti	71
7.10 Juliana-laivat P-1130, ” <i>pidennetty Kaipola-tyyppi eräin teknillisin muutoksin</i> ”	73
7.10.1 Yhtyneet Paperitehtaat Osakeyhtiö.....	73
7.10.2 Oulu Osakeyhtiö	75
7.11 Rahoittajat	82
7.12 Finncarriers.....	83
7.13 M/S Finnmaidin myynti	83
7.14 Yhtiön nimen lyhennys	84
7.15 Enso-Gutzeit Oy:n Oy Finnlines Ltd:n osakkeet	84
7.16 F-ships pool.....	86
7.17 Finnpusku-puskuproomuisännistö	88
7.18 Kajaani Oy:n suunnitelmat.....	88
7.19 Pohjolan Paperi alias Tosi on Oy suunnitelmat.....	90
7.20 Fuusio Veitsiluoto Oy:hyn	94
7.21 Oulu Shipping Ltd.	95
7.22 Lumi Shipping Oy	102
8. Loppunäytös.....	105
8.1 Valtionyhtiöt yhteen	105
8.2 Viimeisten laivojen myynti ja varustamotoiminnan loppu	107

9. Oulu Osakeyhtiön ja Veitsiluoto Osakeyhtiön varustamon tunnukset	110
10. Oulu Osakeyhtiön ja Veitsiluoto Osakeyhtiön alusten tapahtumahistoria.....	114
10.1 Varjakka, IMO 5179105.....	114
10.2 Finnmaid, IMO 6510978.....	119
10.3 Tuira, IMO 7224966.....	123
10.4 Koiteli, IMO 7229409	128
10.5 Varjakka, IMO 7410814.....	133
10.6 Pokkinen, IMO 7410826	141
10.7 Koiteli (2), uudisrakennusnumero 264.....	148
10.8 Tuira (2), uudisrakennusnumero 265	148
10.9 Mega, IMO 7347641	149
10.10 Motti, IMO 9072434	155
11. Oulu Oy:n talouskaavat ja -taulukko	159
12. Johtopäätökset.....	161
13. Itsearviointi	167
14. Jatkotutkimukset	167
Lähdeluettelo.....	169



Kuva. Pokkisen (# 257) 1:100 mittakaavan telakkamalli Stora Enson Nuottasaaren tehtailla 29.7.2015. Kuva Jukka Huotari.

Liitteet

Alustiedot

Oulu Osakeyhtiön alustiedot

Kaipola (Varjakka) (SLHY / Finnlines-kokoelma)	Liite 1
Finnmaid (SLHY / Finnlines-kokoelma)	Liite 2
Tuira (Jukka Huotari / Sjöström-kokoelma)	Liite 3
Koiteli (Jukka Huotari / Sjöström-kokoelma)	Liite 4
Varjakka (SLHY / Finnlines-kokoelma)	Liite 5
Pokkinen (SLHY / Finnlines-kokoelma)	Liite 6

Muut alustiedot

Finnkraft (SLHY / Finnlines-kokoelma)	Liite 7
Simpele (SLHY / Finnlines-kokoelma)	Liite 8
Finncruiser / Oy Wärtsilä Ab, Helsinki (Jukka Huotari / Sjöström-kokoelma)	Liite 17
Finn-Amer (Jukka Huotari / Sjöström-kokoelma)	Liite 9

Aluspiirustukset

Oulu Osakeyhtiön ja Veitsiluoto Osakeyhtiön aluspiirustukset

Kaipola (Varjakka) yleispiirustus ja rautapiirustus (SLHY / Finnlines-kokoelma) ...	Liite 10
Finnmaid yleispiirustus (Sjöhistoriska Institutet vid Åbo Akademi/Wärtsilä-kokoelma)	Liite 11
Tuira & Koiteli yleispiirustus (SLHY / Finnlines-kokoelma)	Liite 12
Varjakka & Pokkinen yleispiirustus (SLHY / Finnlines-kokoelma)	Liite 13
Motti kapasiteettiäpiirustus (SLHY / Finnlines-kokoelma)	Liite 14

Alusten kehittelypiirustukset

Simpele / Rauma-Repola Oy, Rauma (UPM:n keskusarkisto / UPM-arkisto)	Liite 15
Finnboston / Wärtsilä yhtymä O/Y, Turku (UPM:n keskusarkisto / UPM-arkisto) ...	Liite 16
Finncruiser / Oy Wärtsilä Ab, Helsinki (Jukka Huotari / Sjöström-kokoelma)	Liite 17
Kaipola / Oy Wärtsilä Ab, Turku (UPM:n keskusarkisto / UPM-arkisto)	Liite 18
Juliana / Oy Wärtsilä Ab, Turku (UPM:n keskusarkisto / UPM-arkisto)	Liite 19
Juliana / S. A. Juliana Constructora Gijonesa (UPM:n keskusarkisto / UPM-arkisto)	Liite 20



Kuva 1. Finnmaidin puolimatruusi spuukilla vuonna 1974. Kuva Raimo Lappalainen.

1. Johdanto

Oululaiset kauppahuoneet olivat aikoinaan maassamme mahtavia merenkulun harjoittajia ja tervakauppiaita. 1850-luvulla alkanut vapautuminen tiukoista sahateollisuuden rajoituksista oli saanut kauppahuoneet perustamaan sahoja. Maahamme rakennettujen kulkuväylien mukana teollisuus ja asutus levittäytyivät uusille alueille. Teollisuuden kehittyessä ja tuotantoon laajentaessaan kasvoi tarve yhä suurempiin raaka-aineiden ja valmiiden tuotteiden kuljetusmääriin. Luonnollisina kulkureitteinä olivat toimineet vesistöt ennen varsinaisia rakennettuja kulkuväyliä niin kesällä kuin talvellakin, mutta kuitenkin uiton onnistuessa vain kesäisin jolloin vesistöt olivat sulina. Siinä vaiheessa kun rakennetut kulkuväylät olivat saatu ulotettua kauttaaltaan ympäri maata, katosi metsäteollisuuden toiminnasta kausiluonteisuus mahdollistaen raaka-aineiden kuljetukset tehtaille ympärivuotisesti. Samalla alkoi syntyä tarve saada valmiit tuotteet asiakkaille myös meritse ympärivuotisesti. Jotta kasvava tuotanto saataisiin toimitettua varmasti turvallisesti, taloudellisesti ajallaan asiakkaille ympärivuotisesti, heräsi teollisuuden mielenkiinto oman varustamotoiminnan aloittamiseksi. Metsäteollisuustuotteiden kuljetukseen erityisesti suunniteltuja laivoja ei ollut entuudestaan olemassa, vaan ne olivat suunniteltava ja rakennettava. Riittävän jäävahvistuksen omaavia aluksiakaan ei ollut, vaikka aluksia olikin jäissäkulkuun jo muodollisesti luokitettuna muutamia. Aihetta ruvettiin kunnolla tutkimaan vasta 1970-luvulla, jolloin oli perustettu maahamme laiva- ja jäälaboratoriot joiden tutkimustuloksina alkoi syntyä riittävästi jäävahvistettuja laivoja.



Kuva 2. Compagnie Générale Maritimen (CGM) rahtaaman Finnoakin, entisen Tuiran kansirakennuksen maalausta Kielin kanavassa Rendsburgia sivuuttaessa 3.6.1992 matkalla Le Havresta Kieliin telakoitavaksi. Vastaan oli juuri tullut Langh Shipin punainen suomalainen Sofia (IMO 8806163). Kuva Jukka Huotari.



Kuvat 3–4. Oak Shipping Ltd:n (Oy Torlines Ab, Tammisaari) Finnoak, entinen Oulu Shipping Ltd:n Tuira kuivatelakoituna Howaldtswerke-Deutsche Werft'in (HDW) uivassa telakassa Kielissä 6.6.1992. Vasemmassa kuvassa on kansioppilas Jukka Huotari. Tästä alkoi opinnäytetyön tekeminen Oulu Oy:stä, tosin sitä en tiennyt vielä itse kuvaushetkellä enkä pitkään aikaan sen jälkeenkään. Sopimukset opinnäytetyön tekemisestä solmittiin vasta vuonna 2009. Kuvasarja Mika Hanski ja Jukka Huotari.

Kiinnostukseni tutkimukseni aiheeseen Oulu Osakeyhtiöön on ajan kuluessa kasvanut monien sattumien seurauksena. Opiskellessani Rauman Merenkulkuoppilaitoksessa kansimieheksi päädyin ensimmäisen kouluvuoden päätteeksi toukokuun lopulla 1992 oppilaaksi Oak Shipping Ltd:n Finnoakiin, entiseen Tuiraan. Tämän jälkeen hakiessani kansimiehentöitä menin loppukesästä puolimatruusiksi Oulu Shipping Ltd:n Varjakkaan, jonka jälkeen olin vielä useita kertoja töissä Lumi Shipping Oy:n Varjakassa ja Pokkisessa. Suorittaessani jatko-opintoja perämieheksi Åbo Navigationsinstitutissa (ÅNI) vuosina 1996–98, alkoi kiehtoa ajatus opinnäytetyön tekemisestä Oulu Oy:n varustamosta, hyvänä pontimena aiheesta ajan kuluessa kerääntynyt aineisto ja omat valokuvat. Ensimmäinen todellinen hankkeen liikkeelle paneva sysäys tuli tuttavieni Krzysztof Brzozan ja Pär-Henrik Sjöströmin tiedusteltua minulta Juliana-laivoista artikkelia julkaistavaksi Finnish Maritime Indexissa (FMI), joka toteutui sittemmin kirjassa 06–07. Sen johdosta tein ensimmäiset puhelinhaastattelut mm. Jaakko Mattilalle ja Juhani Larekselle jo loppuvuodesta 2003. Vaikka FMI:iin tehtävä artikkeli käsittelikin vain Juliana-laivoja, niin jo tuolloin ennakoivasti varauduin mahdollisuuteen tehdä aiheesta opinnäytetyö myöhemmässä vaiheessa. Aloittaessani merikapteenintutkintoon johtavat jatko-opinnot syksyllä 2008 YH-Noviaassa (entinen ÅNI), asia alkoi olla ajankohtainen. Vaikka Oulu Oy olikin kiinnostava aihe, josta oli jo pohjatyö osittain valmiiksi tehtynä, ei ollut lainkaan itsestäänselvyys opintojen alkuvaiheessa, että Oulu Oy tulisi valituksi opinnäytetyöni aiheeksi. Ensimmäisen kouluvuoden ajan yritin löytää helpompaa ja paljon nopeammin tehtävissä olevaa aihetta. Mitään yhtä sopivaa kuin Oulu Oy ei ilmaantunut, mutta hyvin mahdollisena pitämäni aihe konttiliikenne oli kuitenkin juuri tehty opinnäytetyönä. Olinhan toiminut juuri edeltävät vuodet perämiehenä konttilaivoissa mannertenvälisessä liikenteessä. Oikeastaan juuri ollessani seuraamassa konttiliikenteestä tehtyä opinnäytetyön luentoa 23.1.2009, omaksi opinnäytetyön aiheeksi oikeastaan vain jäi Oulu Oy ilman sen kummempaa erityistä valitsemista. Sopimus aiheesta solmittiin koulun kanssa keväällä 2009 ja työn tilaajaksi ryhtyi virallisesti 21.8.2009 Suomen Laivahistoriallinen Yhdistys ry, jonka toiminnassa vaihtelevasti olin ollut mukana jo vuodesta 2000. Yhdistyksen julkaisutoiminnan puitteissa vielä tekeillä ollutta Oulu Oy opinnäytetyötäni hyödynnettiin jo joulukuussa 2012 ilmestyneessä Laiva-lehden Juliana-artikkelissani, kun lehteen tarvittiin juttu viimeisen liikenteessä olleen Juliana-laivan Toftonin, entisen Pokkisen tultua romutetuksi aiemmin samana vuonna Intiassa.



Kuva 5. Kemiläinen Varjakka on lähdössä paperilastissa Rauman Iso-Hakunista Philadelphiaan illalla elokuussa 1993. Iso-Hakunin laiturissa ovat punainen konttialus DFL Hamburg (IMO 7504158) ja sininen lastilautta Bore Britannica (IMO 7528623). Kuva Jukka Huotari.

1.1 Tavoite

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää niitä syitä miksi jo sinällään maassamme harvinaislaatuinen valtion Veitsiluoto Oy:n ja yksityisen Kajaani Oy:n yhteisyritys, puunjalostusta harjoittanut pohjoissuomalainen Oulu Osakeyhtiö lähti mukaan varustamotoimintaan.

1.2 Ongelmanasettelu

Tutkimuksen tarkoituksena on vastata kysymyksiin:

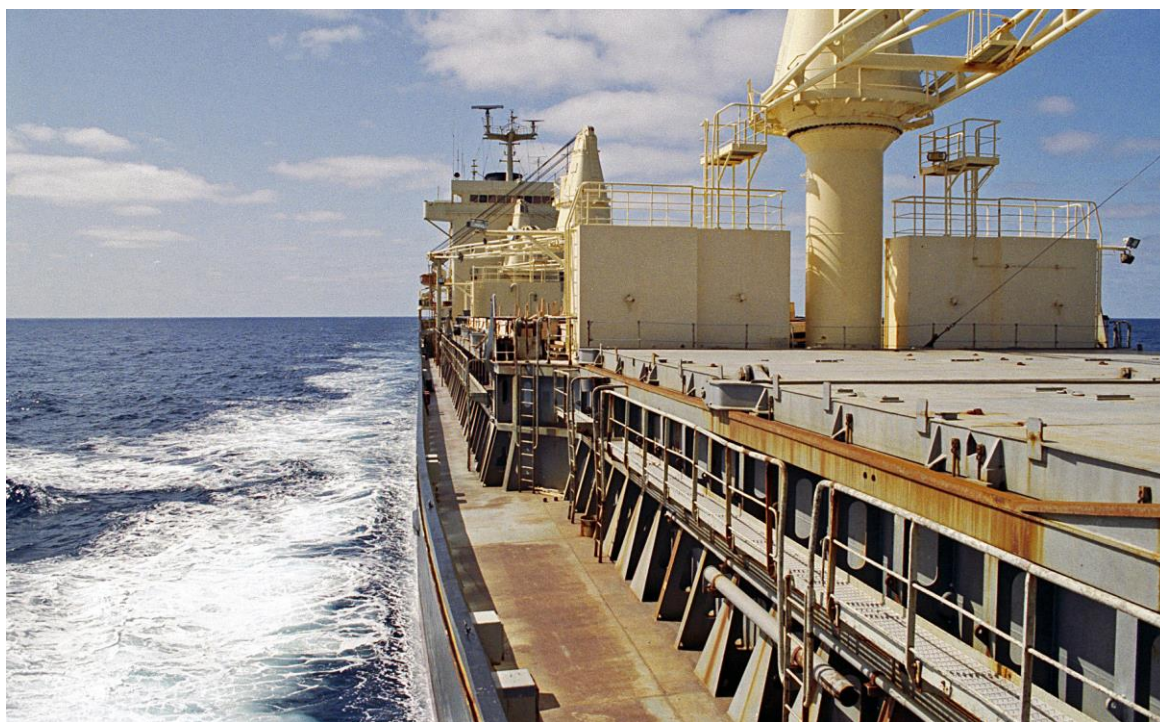
- Miksi Oulu Osakeyhtiö lähti mukaan varustamotoimintaan?
- Mitkä olivat laivat?
- Miten toimintaa harjoitettiin?
- Miksi varustamotoiminta loppui?

1.3 Rajaus

Oulu Osakeyhtiön omistamiin aluksiin liittyen tutkimukseni kattaa pelkästään kaukoliikenteen (ts. ulkomaanliikenteen) kauppamerenkulun alukset, eli toisin sanoen varsinaisen varustamotoiminnan. Oulu Osakeyhtiöillä oli myös lukuisa joukko pienempiä rannikkoliikenteen hinaajia ja proomuja puiden uittoa ja valmiiden tuotteiden laivoihin lastausta varten ankkuripaikoilla, eli toisin sanoen uittotoimintaan ei tutkimuksessani kajota millään tavoin.



Kuva 6. Finnmaidin komentosillan siipi.
Kuva Åbo Navigationsinstitut: kokoelma.



Kuva 7. Bahamalainen Varjakka on Pohjois-Atlantilla huhtikuussa 1993 matkalla Quebecin Gros Cocounasta Ranskan La Palliceen. Kuva Jukka Huotari.

2. Tutkimus

2.1 Tutkimustyön pohjustamiseksi

- alkuun on hyödynnetty omaa asiantuntemusta ja henkilöyhteyksiä olemassa olevan arkistomateriaalin kartoittamiseksi ja sopivien haastateltavien henkilöiden määrittämiseksi ja löytämiseksi,
- on pohdittu riittävän taltiointivälineistön ominaisuudet ja hankittu tarvittava välineistö sen perusteella; kannettava tietokone, skanneri ja kamera tutkimusaineiston taltioimiseksi sen myöhempiä käsittelyä varten.

2.2 Tutkimustyötä on tehty

- hyödyntämällä omia aikaisemmin aihepiiristä kerrytettyjä tietoja ja aineistoa mm. erilaiset julkaisut, valokuvat, piirustukset, erilaiset muistiinpanot, haastattelut, oma työaika- ja valokuvauskirjanpito,
 - arkistokäynneillä eri arkistoja läpikäymällä ja niistä tutkimuksen kannalta merkityksellisen aineiston valokuvaaminen, yksityiskohtaisemman tutkinnan tapahtuessa myöhemmässä vaiheessa kotona työskennellen,
 - haastattelemalla asianomaisia henkilöitä haastattelukäynneillä, puhelimitse, sähköpostitse ja postitse,
 - arkisto- ja haastattelukäyntien yhteydessä läpikäymällä paikallisia kirjastoja, antikvariaatteja ja kirpputoreja tutkimusaineiston täydentämiseksi.
- Tarvittavilta osin täydennystä on myös hankittu huuto.net, antikvaari.fi ja antikka.fi-internetkauppasivujen välityksellä.



Kuva 8. "Veracruz vuonna 1974. Rannalle vapaapäivän viettoon lähdössä messikallalla vielä vauhti päällä, muut jo asettuneet paikoilleen." Kuva Raimo Lappalainen.

2.3 Arkistolähteet

Tutkimusta on tehty pääosin käyttämällä arkistolähteitä, joita on täydennetty soveltuvien osin henkilöhaastatteluin. Käytössä ovat pääosin olleet Kansallisarkiston digitaaliarkiston Liikenteen turvallisuusviraston alusrekisteriasiakirjat, Oulun maakunta-arkiston Oulu Oy:n ja Oulun maistraatin arkistot Oulussa, sekä UPM:n keskusarkiston Valkeakoskella olevat UPM:n (Yhtyneet Paperitehtaat Oy) ja Rauma-Repola Oy:n arkistot. Oulu Oy:n arkistomateriaalin vähyys varhaisemmilta toimintavuosilta osittain aina jopa 1970-luvun alkupuolelle saakka on aiheuttanut sen, ettei alkuvuosien laivahankkeista Oulu Oy:ssä löydy yksityiskohtaisempia seikkaperäisiä merkintöjä perhelehden (henkilöstölehden) ”Hakkeita” sekä johtokunnan ja hallintoneuvoston pöytäkirjojen lisäksi. Lisäksi 31.1.2014 Laivahistoriallisen Yhdistyksen haltuun päätyntä Finnlines-arkistoa on päästy hyödyntämään tutkimuksen aivan loppuvaiheessa.

Muutamaa yksittäistä kirjettä lukuun ottamatta toimitusjohtajan kirjeenvaihto Oulu Oy:n arkistossa alkaa vasta vuodesta 1973, jolloin varustamon perustamisen tapahtumarikkain ja mielenkiintoisin aika oli valitettavasti jäänyt pois. Tätä tietoaukkoa on pystynyt kuitenkin kiitettävästi täydentämään UPM:n arkistoista löytyneellä materiaalilla, sillä kaikki Oulu Osakeyhtiön laivahankkeet olivat pohjimmiltaan myös UPM:n laivahankkeita, joihin Oulu Osakeyhtiö tuli mukaan tavalla tai toisella. UPM:n arkiston merkittävyyttä korostaa myös se seikka, ettei Oulu Osakeyhtiössä ollut varsinaista laivojen kehittelyä lainkaan, vaan ne olivat pääpiirteissään UPM:n tai Enso-Gutzeitin ja UPM:n kehittämiä sekä Finnlinesin suunnittelemia ja toteuttamia. Edellä todetuista syistä johtuen tutkimus sisältää erittäin runsaasti UPM-aineistoa vaikka tutkimusaiheena varsinaisesti onkin Oulu Osakeyhtiö.

Laivapiirustuksien arkistolähteinä ovat olleet Oulussa maakunta-arkiston Oulu Oy:n arkisto, Turussa Åbo Akademin Sjöhistoriska Institutin Turun Crichton-Vulkan/Wärtsilän arkisto, tutkimusajana Suomen Laivahistoriallisen Yhdistyksen haltuun päätyntä Finnlines-arkisto ja Valkeakoskella UPM:n keskusarkiston UPM:n ja Rauma-Repola Oy:n arkistot.

2.4 Pro gradu -tutkielmat

Tutkimuksessa on hyödynnetty seuraavia aihepiiriä sivuavia aiemmin tehtyjä Pro gradu -tutkielmia:

2.4.1 Id, Kalle

Napapiiriltä päiväntasaajalle. Suomalaisvarustamot kansainvälisessä risteilyliikenteessä vuosina 1965–1980.

2.4.2 Karonen, Petri

Enso-Gutzeit Oy laivanvarustajana: Oy Finnlines Ltd ja Merivienti Oy vuosina 1947–1982.



Kuva 9. Varjakan (1961) miehistöllä oli kummilapsiperhe Sieppijärvellä Kolarissa. Kiitokseksi perheen isä teki Pahkaäijän joka laitettiin kunniapaikalle koristamaan yhtä salongin nurkkausta joulukuussa 1971. Keväällä 1974 Varjakan tultua myydyksi Porvooseen, Pahkaäijä jätti laivan ja samalla siitä tuli Oy Finnlines Ltd:n parhaan urheilulaivan kiertopalkinto Kuntokalle. Vuosina 1974–86 palkinto oli Tuiran sisarlaiva Kaipolan (1971) hallussa, josta tuli Finnoak vuonna 1975. Nykyisin Kuntokalle on Merimiespalvelutoimistolla (MEPA) Helsingissä (Oulu Osakeyhtiö 12.1971; Oulu Osakeyhtiö 10.1972; henkilökohtainen tiedonanto Pekka Karppanen 9.2.2016). Kuva Jukka Huotari.



Kuva 10. Finnmaidin tutkamasto. Mastoa oli korotettu laivan pidennyksen yhteydessä vuonna 1969. Korotuksen tarkoituksena oli nostaa ylempi tutkaskanneri edessä olevan puomimaston yläpuolelle tutkanäkyvyyden parantamiseksi. Ylempi tutka-antenni oli sijainnut ennen välitasanteella eli alkuperäisen maston huipulla. Kuva Åbo Navigationsinstitut: kokoelma.

2.5 Kestävä kehitys ja tutkimuksen taloudellisuus

Oppilaitoksen ympäristöstrategian mukaisesti on taloudellisesti kestävä kehityksen periaatteiden mukaisesti vältetty kaikkea tarpeetonta kulkuvälineiden ja postin käyttöä. Tarvittaessa etupäässä vain julkisia kulkuvälineitä on käytetty matkustamiseen pitkillä matkoilla muun asioinnin ja toiminnan yhteydessä, jolloin samalla asiaan liittyvä posti on

itse kuljetettu turvallisesti mukana. Lyhyemmät etäisyydet on kuljetettu vain kävellen ja polkupyörällä. Kestävän kehityksen periaatteiden noudattaminen tutkimuksessa on kuitenkin pitkittänyt merkittävästi tutkimustyön kestoja, jolloin sen näennäiset taloudelliset saavutetut säästöt on menetetty pitkittyneen tutkimustyön kasvaneisiin kustannuksiin. Ympäristö on kuitenkin epäilemättä säästynyt.



Kuva 11. Finnmaid on lastaamassa Mississippi-joella rämeikön rannassa Baton Rougen liepeillä vuonna 1975. Kuva Raimo Lappalainen.

3. Juuret – Oulu Osakeyhtiön syntyhistorian tausta

3.1 Kauppahuoneista Aktiebolaget Uleå Osakeyhtiöön

Suomussalmella 27.4.1809 syntyneen ja Vaasassa 1827 perämiehen- ja laivurintutkinnon suorittaneen Johan Wilhelm Snellman G:sonin (Gerhardsson) Ouluun perustaman kauppahuoneen ylpeys oli bostonilaisen William H. Varneyn piirustusten mukaan omalla Toppilan veistämöllä vuosina 1869–1871 rakennettu uudenaikainen fregatti Toivo, joka oli suurin koskaan Oulussa rakennettu purjelaiva. Valmistuessaan 529,5 lästin, noin 1500 kuollutpainotonnin aluksena se oli kiistatta Oulun suurin ja koko maan neljänneksi suurin laiva. Kustannussyistä johtuen loppuvuodesta 1880 laiva kuitenkin takiloitiin parkiksi. Vuonna 1888 Kauppahuone J. W. Snellman G:son luopuessaan laivoistaan myi Toivon tammikuussa norjalaiselle O. Eriksen & H. N. Gjersøe varustamolle Kristianiaan sittemmin Osloon. Samoihin aikoihin fregatti Toivon kanssa oli valmistunut Snellmanin hyvälle naapurille ja kilpailijalle Bergbomille melkein samankokoinen parkki Onni Bergbomin omalta Pateniemen veistämöltä, joka oli vain neljä jalkaa lyhyempi ja 80 lästiä Toivoa pienempi. Onni haaksirikkoutui Kapkaupungin lähellä vuonna 1890. Bergbomin viimeiseksi jäänyt laiva parkki Birger myytiin vuonna 1895 Raumalle (Kaukiainen 2000; Snellman 1974).



Kuvat 12–13. Arabian vuonna 1985 valmistaman Oulun kaupungin lahjaesineinälautasen (halkaisijaltaan 12 cm) piirroskuva on suora mukaelma vuonna 1872 Liverpoolissa William Howard Yorke (1847–1921) merimaalarin maalaamasta suuresta öljyvärimaalauksesta upouudesta valkokylkisestä Toivosta. Seinälautasen aiheena ollut alkuperäinen öljyvärimaalaus kuuluu nykyisin Pohjois-Pohjanmaan museolle, joka toimii Oulussa ja on näkyvissä kuvassa 232 sivulla 168 (Kaukiainen 2000, s. 106; henkilökohtainen tiedonanto Eija Konttijärvi 7.7.2015). Kääntöpuolella on Arabian vuosien 1981–2014 tehtaanmerkki ja Toivon valmistumisvuosi 1871 (Arabia 2014). Kuvasarja Jukka Huotari.

Vuonna 1969 Oulu Osakeyhtiö ryhtyi varustamotoimintaan ostamalla Yhtyneet Paperitehtaat Oy:ltä Kaipola-laivan. Sen uudelleen nimeämiseksi järjestetyn yhtiön sisäisen nimikilpailun lisäksi oli läpikäyty luettelo oululaisista laivoista vuosilta 1765–1875 sopivan nimen valitsemiseksi. Ensimmäisestä laivasta tuli Varjakka. Toivo-nimi oli ollut myös ehdolla nimiehdotusluettelossa vieläpä useassa eri muodossa: Toivo, Finntoivo ja Ouluntoivo. Vaikka Toivo olikin ollut Oulun ylpeys, jolla oli jopa myös historiallinen yhteys Oulu-yhtiöön (aivan siinä missä ensimmäiseksi valituksi tulleella Varjakallakin johon palataan tekstissä tuonnempana kohdassa 7.4.2 Voittajanimi), oli sen maineeseen tullut ikävä tahra laajalle levinneen ja tunnetuksi tulleen pilkkalaulun ”Toivon laulu” tai ”Laiva Toivo, Oulu” muodossa, joka kertoi laivanvarustajan nuoren pojan toiminnasta kapteenina aluksella ja miehistön huonosta kohtelusta. Jo heti varustamotoimintaan ryhtymisen alkuvaiheessa Oulu Osakeyhtiössä oli päätetty pidättäytyä kokonaan laivan ja sen henkilöstön hoidosta, jotka päätettiin antaa yhtiön ulkopuolisen asiantuntevan varustamon hoidettaviksi joksi Oy Finnlines Ltd tuli valituksi. Missä määrin tehtyyn päätökseen Toivon maine oli vaikuttamassa, ei ole selvinnyt saatavilla olleesta arkistomateriaalista, eikä sitä voida enää selvittää päätöstä tehneiltä henkilöiltäkään, mutta melko varmasti Toivon tapaus on ollut erittäin hyvin tiedossa ja siten voidaan olettaa sen vaikuttaneen ainakin alitajunnan tasolla. Kokonaisuutta arvioitaessa lienee kuitenkin Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n esimerkki asiassa ollut kuitenkin vaikuttavampi tekijä kuin mahdolliset historialliset seikat. Alkuun toiminta oli ajateltu myös pienimuotoiseksi, jonka takia ei katsottu järkeväksi huolehtia kaikesta itse (Kaukiainen 2000; Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 2.5.1969; Oulu Osakeyhtiö 5.8.1969; Oulu Osakeyhtiö, syyskuu 1969, s. 3; Snellman 1974).

Kauppias Karl Fagerholmin perustama Sahansaaren vesisaha oli vuokrannut Oulun maistraatilta tontin vuonna 1727 ensimmäiselle kaupalliselle pohjoissuomalaiselle sahalle. 1850-luvun puolivälin tienoilla oululaiset kauppahuoneet, joissa oli myös aikansa suuria ja tunnettuja laivanvarustajia ja tervakauppiaita, olivat joukolla ryhtyneet perustamaan sahoja. Tilannetta oli edistänyt 1850-luvulla alkanut vapautuminen tiukoista sahateollisuuden rajoituksista. 1800-luvun lopulla vallinnut sahateollisuuden voimakas nousu päättyi juuri ennen vuosisadan vaihdetta sahatavaran hintojen romahdukseen ja pitkäaikaiseen heikkoon kannattavuuteen. Samoihin aikoihin ajoittunut sukupolvenvaihdos oli tuonut johtoon uuden polven joka etsi tilanteeseen ratkaisua yritysten välisestä yhteistoiminnasta, se oli alkanut jo vuonna 1881 perustamalla Uleå Stockafverknings- och Flottningsbolag (Oulujoen Tukinhakkaus- ja lauttausyhtiö) kaksi vuotta ensimmäisen Oulujoen lauttaussäännön vahvistamisen jälkeen.

Yhteistoiminnan syventämiseksi, runsaan puolentoista vuoden valmistelun jälkeen, J. W. Snellman G:son, G. & C. Bergbom Ab, Warjakka Trävaru Ab ja Uleåborgs Sågverks Ab luovuttivat sahansa ja metsänsä uudelle marraskuussa 1912 perustamalleen Aktiebolaget Uleå Osakeyhtiölle.

Ensimmäisessä johtokunnassa oli puheenjohtajana everstiluutnantti R. Weckman (J. W. Snellman G:son), varsinaisina jäseninä hovineuvos K. Th. Sohlberg (Warjakka Trävaru Ab ja Uleåborgs Sågverks Ab) ja konsuli Karl Pentzin (G. & C. Bergbom Ab), varajäseninään kauppaneuvos K.A. Snellman ja pormestari L. Pentzin.

Hyvän alun saaneelle, mutta yksipuoleisesta tuotantorakenteesta suhdannevaihteluissa kärsineelle Aktiebolaget Uleå Osakeyhtiölle suunniteltiin niin sellu- ja paperitehtaita kuin myös puutalo- ja laatikkotehtaitakin, jotka kaikki jäivät kuitenkin toteutumatta ylivaroaisten hankkeiden ajoitusten epäonnistuessa ja omistajasukujen mielenkiinnon hiipuessa toimintaa kohtaan. Eräänlaisena helppona ratkaisuna niiden sijaan Uleå lopulta osti syksyllä 1922 valmiiksi rakennetun Kajaanin Puutavara Osakeyhtiön osake-enemmistön, minkä jälkeen ei Uleålle tullut enää mahdollisuutta omien tehtaiden hankintaan syvään rahoituskriisin ajautumisen vuoksi. Tapahtunut omistuspohjan muutos aiheutti huolestuneisuutta Kajaaniyhtiön säilymisestä suomenkielisenä sen perustajasukujen piirissä. Vuonna 1926 Uleå-yhtiö myi Vaalan alueensa Gösta Serlachiuksen välityksellä englantilaiselle paperitehtailijalle Joseph Dixonille ja kaikki hallussaan olleet Kajaaniyhtiön osakkeet sisältäen sille myydyt maakiinteistöt ja vesioikeudet eteläisistä Kainuun kunnista Kairamolle ja Välimaalalle, jotka halusivat turvata Kajaanin suomenkielisen tulevaisuuden. Saadut myyntitulot käytettiin Uleåssa investointien sijasta Liittopankin tiukasta velkaotteesta irrottautumiseen ja siten oman päätäntävällän vahvistamiseksi. Tämän seurauksena kaikkien vanhojen perustajasukujen hallussa ollut Uleån osake-enemmistö myytiin Kajaaniyhtiölle 1927. Kaikki loputkin Uleån osakkeet Kajaaniyhtiö sai hankittua itselleen vuoteen 1935 mennessä.

Kansallis-Osake-Pankin ja Suomen Pankin rahoittama Kajaaniyhtiö rahoitti oston 35 miljoonan markan maksullisella osakeannilla ja samalla Uleån uudeksi rahoittajaksi tuli Yhdyspankki. *”Osa Uleåyhtiön vanhoista osakkaista käytti hyväkseen heille tarjottua tilaisuutta vaihtaa osakkeensa Kajaaniyhtiön uusiin osakkeisiin.”* Vuonna 1929 Uleå myi tälläkin kerralla Gösta Serlachiuksen välityksellä Toppilan sahan Dixoneille, jotka ryhtyivät heti rakentamaan paikalle sulfiittisellutehdasta. Vuonna 1930 Uleån pääkonttori yhdistettiin Kajaaniyhtiön pääkonttoriin ja samalla Kajaaniyhtiön toimitusjohtajasta tuli Uleåyhtiön toimitusjohtaja. Tässä vaiheessa Uleån ainut tuotantolaitos oli Pateniemen saha, jonne oli siirretty koneistoja vuonna 1928 pysäytetyltä Korkeasaaren sahalta ja vuonna 1929 pysäytetyltä Varjakan sahalta. Kansallis-Osake-Pankin vaatimuksesta heistä tuli Uleån rahoittaja lokakuusta 1932 alkaen. Kalle Välimaan Kajaaniyhtiön omistuksesta oli osa siirtynyt KOP:lle pankin vaatimuksesta Välimaan velkoja vastaan, kuitenkin pankin haltuun päätyneiden osakkeiden jäädessä vielä virallisesti Välimaan nimiin. Tämä puolestaan edellä mainitusta syystä oli vaikuttamassa Välimaan kautta Uleån rahoittajan vaihtamiseksi KOP:iin.



Kuva 14. Kansallis-Osake-Pankki. Kuva Jukka Huotari.

Uleåssa suunniteltiin vielä kertaalleen 1933 sellutehdasta, mutta hankkeesta luovuttiin vuotta myöhemmin, sillä se olisi ollut kannattavaa vasta 80 000 tonnin vuosituotannolla, johon ei yhtiöllä katsottu olevan riittäviä resursseja. Valtion kemiläisellä Veitsiluodolla oli sama ongelma, jolloin ratkaisuksi joulukuussa 1935 saatiin Kajaanin Puutavara Osakeyhtiön kanssa tehty päätös rakentaa yhteinen sulfaattisellutehdas Ouluun, jota varten perustettiin Oulu Osakeyhtiö. Kumpikin yhtiö omisti uuden yhtiön osakekannasta 49 % ja loput 2 % Suomen Pankki. Kajaaniyhtiö maksoi osuutensa Uleån koko omaisuudella. Käytännössä jo lakanneen Uleån olemassaolo päättyi virallisesti vasta vuonna 1936 Kajaaniyhtiön sulauttamiseen (Virtanen 1982, s. 120–131).

3.2 Kajaanin Puutavara Osakeyhtiö (The Kajana Wood Co. Ltd.) vuoteen 1945 saakka, jonka jälkeen Kajaani Oy – toisin sanoen Kajaaniyhtiö

Kajaanin Puutavara Osakeyhtiö perustava yhtiökokous pidettiin 9.3.1907 Riihimäellä Hjalmar Gabriel Paloheimon kartanossa Santamäessä. Yhtiön perustajajäseninä olivat Kalle Välimaa, H. G. Paloheimo, Karl Alfred Paloheimo, Paavo Paloheimo, kajaanilais-kauppias Ivan Sergejeff ja August Annila. *”Johtokuntaan valittiin Kalle Välimaa, H. G. ja Paavo Paloheimo varsinaisina jäseninä sekä varalle K. A. Paloheimo ja Ivan Sergejeff. Johtokunta valitsi puheenjohtajakseen Paavo Paloheimon, jonka tuli toimia Välimaan avustamana myös toimitusjohtajana. Yhtiön pääkonttori oli Tampereella Paloheimon toimistossa.”* Kalle Välimaan toimisto sijaitsi



Kuva 15. Kajaanin Puutavara Osakeyhtiö. Piirroskuva Kajaanin Puutavara Osakeyhtiö.

samalla porraskäytävällä varatuomari Paavo Paloheimon lakiasiaintoimistoa vastapäätä (Virtanen 1982, s. 29).

Hieman myöhemmin samaiset veljekset H. G. Paloheimo ja K. A. Paloheimo olivat myös yhdessä Pohjois-Amerikan siirtolaisena omaisuutensa hankkineen Nestor Toivosen kanssa alkuunpanemassa Rauman tehtaita vuonna 1912 joka oli alkanut Eurajoen Vuojoen kartanon yhteishankinnalla 1.12.1911: tästä alkoi Vuojoki Gods Ab 1912–1916, Rauma Wood Ltd 1916–1938, Rauma Oy 1938–1942, Rauma-Raahe Oy 1942–1951, Rauma-Repola Oy 1952–1990, Repola Oy 1991–1995, UPM-Kymmene Oyj 1996 alkaen (Vahe 1987, s. 8–15; Virtanen 2004, s. 319).

Kajaanin kaupungilta vuokratulle tontille Tihisenniemeen valmistui saha syyskuussa 1907 rakennusmestari Anton Pokin suunnitelmien mukaisesti ja johdolla. *”Vuonna 1907 käynnistynyt saha oli alun perinkin tarkoitettu täydentämään yhtiön varsinaiseksi päätoimialaksi suunniteltua paperiteollisuutta.”* *”Sahan tuotanto oli hädintuskin saatu alkuun, kun yhtiön johtokunta joulukuussa 1907 päätti ”ryhtyä valmistaviin toimiin sulfiittiselluloosatehtaan perustamiseksi Kajaaniin”.* *Samalla päätettiin, että sulfiittitehdasta varten oli ostettava kalkkivuori.”* Rakennushankkeen rahoittamiseksi osakepääomaa korotettiin useaan eri otteeseen seuraavina vuosina, jolloin omistus pohja laajeni. Ensimmäisen osakepääoman korotuksen jälkeen pidetty ylimääräinen yhtiökokous päätti heinäkuussa 1908 yhtiön kotipaikaksi Kajaanin, jonne toimitusjohtajaksi uudelleen valittu Paavo Paloheimo muutti vakinaisesti asumaan.

Heinäkuussa 1910 Tihisenniemeen valmistui Antti Anteron suunnittelema sulfiittisellutehdas ja ensimmäinen paperikone saatiin toimintakuntoon maailmansodan viivästyttämänä vasta lokakuun lopussa 1919. Vain kuusikuidulle sopiva sulfiittisellunkeittomenetelmä oli valittuna Kajaanin laitokseksi sen hetkisestä valtavirrasta poiketen useista seikoista johtuen. Suurimmat vaikuttavat tekijät olivat runsas kuusikuidun saatavuus Kainuussa, sillä tervanpolton jäljiltä mäntykuitua oli vähemmän saatavissa alueelta, ja vähemmän energiaa tarvitseva jalostusprosessi, jossa saatiin enemmän kuituja talteen kuin sulfaattimenetelmällä. Lisäksi hankintaa perusteltiin ympäristönäkökohdilla, joita oli määritelty tontin vuokrasopimuksessakin, mm. hajuhaittojen puuttumisella (Virtanen 1982, s. 33–36; 2004).

Rudolf Walden oli toiminut Pietarissa sellun ja paperin myyntiedustajana, jonka välityksellä oli huomattava osa Kajaaniyhtiön tuotannosta myyty erityisesti maailmansodan vuosina. Vuonna 1917 perustettiin varta vasten tuotteiden Venäjälle myyntiä varten Helsinkiin Yhdistyneiden Paperitehtaiden Keskuskonttori, jossa molemmat olivat mukana muutaman muun lisäksi. *”Kesäkuun loppuun 1918 mennessä Walden oli hankkinut itselleen 188 Kajaaniyhtiön osaketta, joten hän oli yhtiön merkittävämpiä osakkaita alusta asti mukana olleiden Paloheimojen, Välimaan ja Kairamon jälkeen.”* Hieman myöhemmin Rudolf Walden muodosti hankkimiensa ja hallinnoimiensa tehtaiden ympärille Yhtyneet Paperitehtaat, samalla kuitenkin luopuen Kajaaniyhtiön osakkeistaan (Virtanen 1982, s. 63, 71–72; Sirén 2007, s. 10–16).

Toimitusjohtaja Paavo Paloheimon terveyden heiketessä oli yhtiöön kutsuttu vuonna 1919 toiseksi toimitusjohtajaksi 32-vuotias mikkeliiläinen asianajaja ja varatuomari V. A. Kotilainen. Paavo Paloheimon kuoltua sydänkohtaukseen 7.5.1921 vain 53-vuoden ikäisenä, johtokunta asetti V. A. Kotilaisen aluksi väliaikaiseksi toimitusjohtajaksi ja sittemmin hänen asemansa vakinaistettiin ja lisäksi hänet valittiin johtokuntaan jäseneksi. Samalla toista toimitusjohtajaa ei enää katsottu tarpeelliseksi. Hän ennätti olla Kajaaniyhtiön toimitusjohtajana vain kolme vuotta 1921–1924 ennen kun hän siirtyi Ab W. Gutzeit & Co.:n toimitusjohtajaksi vuosiksi 1924–1944. Paloheimojen veljesten suvut jättäytyivät Kajaaniyhtiössä taka-alalle Paavo Paloheimon kuoleman jälkeen päähuomion viedessä heidän Oy Rauma Wood Ltd:nsä rahavaikeudet (Virtanen 1982, s. 114–115, 134).

3.3 Veitsiluoto Osakeyhtiö

Metsähallitus oli alkujaan perustanut ja hankkinut sahalaitoksia rautateiden puutavaran käyttöä varten. Laitoksia oli ensimmäisen maailmasodan lopulla kaikkiaan kolme. Vähäisiin valtionmetsiin tukeutuneet Siuron ja Sukevan sahat lopetettiin jo 1920-luvulla. Vuonna 1909 Oy Pankakoskelta ostettu Lieksan Kevätniemen saha kehitettiin tarkoituksellisesti markkinasahaksi, joka tukeutui Pielisen itäpuolisiin laajoihin valtion metsiin. 1920-luvulla sahan tuotanto ylitti Kajaaniyhtiön sahan tuotannon kohoten vuosikymmenen lopulla 60 000 kuutiometriin.

1920-luvun alussa valtion metsistä lähes 90 % sijaitsi Oulun läänissä ja erityisesti Lapissa oli runsaasti yli-ikäisiä tukkimetsiä, joille ei ollut riittävästi kysyntää. Huomattava osa tukeista oli viety jalostamattomina Ruotsiin. *”Lisätäkseen tukkien säännöllistä kysyntää metsähallitus asetti eräiden suurten konsessiokauppojen ehdoksi, että ostajan oli rakennettava saha Suomen puoleiselle Perämeren rannikolle. Näin esimerkiksi Oy Rauma Wood Ltd turvasi edeltäjänsä jo vuonna 1912 tekemälle lähes miljoonan tukin kaupalle jatkoajan perustaessaan Halosenniemeen sahan vuonna 1923”* (Virtanen 2003, s. 59).

Suursahan perustamiseksi Perämeren rannikolle valtioneuvosto esitti vuonna 1919 määrärahaa seuraavan vuoden tulo- ja menoarvioon. Vuonna 1921 hanke lopullisesti hyväksyttiin, jolloin metsähallitus sai luvan Veitsiluodon sahan perustamiseen Veitsiluodon saarelle ja joka lopulta käynnistyi syksyllä 1922. Jo sahaa hanketta suunnitellessa oli pidetty selvänä, että se tarvitsisi rinnalleen sellutehtaan sahausjätteiden hyödyntämiseksi. Sellutehtaan rakentaminen alkoi 1928 ja selluntuotanto päästiin käynnistämään 1930. Rakennustöitä johtanut Kaarlo Ståhlberg jatkoi sittemmin tehtaan johtajana. Tehtaan sijainti meren ympäröimässä saarella suolaisen veden äärellä ja makean veden puuttuminen saarelta sekä sen läheisyydestä aiheutti kuitenkin sen, että tehtaan keittomenetelmäksi oli ympäristöolosuhteista johtuen jouduttu valitsemaan sulfiittikeitto, joten sahausjätettä pystyttiin lopulta käyttämään vain polttoaineena höyryvoiman tuotannossa tavoitellun raaka-aineen sijasta. Samasta syystä johtuen mäntykuitupuulle ei ollut käyttöä Veitsiluodossa (Virtanen 2003, s. 59, 63).

Valtio-omisteisen Veitsiluodon toiminta aiheutti kuitenkin jatkuvaa arvostelua ympäröiviltä toimijoilta joista erityisen näkyvästi esiintyi senaattori A. Osw. Kairamo, muun muassa Kajaaniyhtiön suurosakas ja johtokunnan varapuheenjohtaja.

”Kairamon mukaan Veitsiluodon saha oli asetettu yksityisiä sahoja edullisempaan asemaan ensiksi puun saannissaan ja toiseksi taloudellisessa vastuussaan. Vuonna 1925 Kairamo totesi, että sahan tilinpäätös oli näin saatu osoittamaan lähes 0,9 miljoonan markan voittoa. Hän laski, että sama toiminta olisi yksityisyrittäjien tilinpäätöksessä kääntynyt 13 miljoonan markan tappioksi. Summa vastasi 3,4 miljoonaa vuoden 2001 euroa. Valtion viraston hallinnassa olleen Veitsiluodon tilinpäätöksessä ei tarvinnut ottaa huomioon sijotetun pääoman korkoa eikä poistoja eikä sen tarvinnut maksaa veroja” (Virtanen 2003, s. 59).

Kun Veitsiluodon Rovaniemen metsäkonttorin johtajasta Lauri Kivisestä tuli vuonna 1930 metsähallituksen liikeosaston päällikkö, hän alkoi ajaa Veitsiluodon yhtiöksi muodostamista. *”Hänen esimiehensä pääjohtaja A. K. Cajander sen sijaan vastusti hanketta. Vastakkain olivat pyrkimys painottaa liiketoiminnallisia seikkoja ja toisaalta halu pitää metsähallituksella välitön koketus sekä puu- että tuotemarkkinoihin”* (Virtanen 2003, s. 62). Lopulta yhtiömuotoon päädyttyä eduskunta sääti tarvittavan lain loppuvuodesta 1931. Vuoden 1932 kesäkuun lopussa perustettiin Veitsiluoto Osakeyhtiö, jolle valtio luovutti omistamansa Veitsiluodon sahan ja sulfiittiselluloosatehtaan Kemistä sekä Kevätniemen sahan Lieksasta. *”Yhtiön hallintoneuvostoon valittiin asiantunteva ja vaikutusvaltainen miesjoukko:*

- *Metsähallituksen pääjohtaja A. K. Cajander*
- *Metsähallituksen liikeosaston päällikkö Ahti Mecklin*
- *Metsähallituksen maankäyttöosaston päällikkö Mauno Pekkala*
- *Suomen Pankin pääjohtaja Risto Ryti*
- *Enso-Gutzeit Oy:n toimitusjohtaja V. A. Kotilainen*
- *Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeri Juho Niukkanen*
- *Maaherra E. Y. Pehkonen*

Hallintoneuvoston puheenjohtajaksi valittiin Cajander. Metsähallitukselle taattiin muutenkin vahva asema siihen asti yksin hallitsemiensa teollisuuslaitosten hallinnossa.” Pohjoisen puunjalostusteollisuudesta entuudestaan oli kokemusta Kotilaisella Kajaani-yhtiöstä ja Rydillä Uleån asioihin paneutumisesta. Aluksi hallintoneuvostoon kuulunut metsäneuvos Lauri Kivinen nimitettiin vuonna 1932 Veitsiluodon ensimmäiseksi toimitusjohtajaksi, jolloin hän pyysi vapautuksen hallintoneuvoston jäsenyydestä ja luopui metsähallituksen liikeosaston päällikön tehtävistään (Virtanen 2003, s. 62–63; Lares 1997, s. 9).

Hallintomuodon muutoksella oli saavutettu halutut parannukset, samalla kun muutoksesta huolimatta toiminta oli ollut silti kannattavaa. *”Veitsiluotoyhtiön kokonaistuotanto oli jokseenkin yhtä suuri kuin Kajaaniyhtiön. Kummankin tuotanto jäi 1930-luvulla kahteen kolmasosaan pohjoisen suurimman puunjalostajan Kemiyhtiön tuotannosta”* (Virtanen 2003, s. 63).

Niin Veitsiluotoyhtiössä kuin Kajaaniyhtiössäkin haluttiin samanaikaisesti parantaa yhtiön asemaa puun hankinnassa, niin että kaikki tarjolla olevat puutavaralajit voitaisiin hyödyntää omilla laitoksilla. Se edellytti kuitenkin sulfaattisellutehtaan rakentamista.

Mäntypaperipuut oli jouduttu myymään ulkomaille, joka ei vaikuttanut sopivalta toiminnalta aikoinaan Veitsiluodolle annettuun tehtävään valtion yrityksenä. *”Alkuvuodesta 1934 toimitusjohtaja Kivinen kirjoitti sulfaattitehdasajatuksistaan pääjohtaja Cajanderille. Tämän aloitteesta Enso-Gutzeitin toimitusjohtaja V. A. Kotilainen asetti oman yhtiönsä asiantuntemuksen Veitsiluodon avuksi uuden tehtaan suunnitteluun. Yhteistyö näiden valtiojohtoisten yritysten kesken toimi siten myös käytännön tasolla.”* (Virtanen 2003, s. 63).

Alkuun tehdasta oli kaavailtu Simojoen suulle, josta oli jo katsottu sopiva tontti valmiiksi, mutta kevääseen 1935 mennessä hanke oli kehittynyt siten, että todennäköisin paikka vähintään 80 000 tonnin tehtaalle olisi Oulun keskustan läheisyydessä Nuottasaarella. Hieman myöhemmin saman vuoden syksyllä Kivinen oli asiassa yhteydessä Kajaaniyhtiön toimitusjohtajaan Niilo Kanton, jolloin yhteistoiminta alkoi pian näyttää parhaalta käytännön ratkaisulta kummallekin osapuolelle sulfaattitehdashankkeessa (Virtanen 2003, s. 63–64).

3.4 Enso-Gutzeit Oy

Suomessa toimineen norjalaisen saha- ja paperiteollisuusyhtiö Ab W. Gutzeit & Co:n osakkaiden piirissä oli tullut tarve irrottautua suomalaisomistuksista ensimmäisen maailmansodan lopulla vuoteen 1918 mennessä, heidän mielestään epäluotettavan ja riskialttiin toimintaympäristön johdosta. Suomen senaatti piti tärkeänä ettei Gutzeitin suuri omaisuus enää päätyisi norjalaisten jälkeen muille ulkomaalaisille, joten senaatti asetti keskuudestaan valiokunnan ostamaan koko Gutzeit-omaisuus Suomen valtiolle. *”Senaattorivaliokuntaan kuuluivat Juhani Arajärvi, Jalmar Castren, J. K. Paasikivi ja H. G. Paloheimo. Ahvenainen korostaa, että koko valiokunta kuului Kajaanin Puutavara Osakeyhtiön omistajakunnan pieneen piiriin, jota Kajaanin hyvät kokemukset rohkaisivat Gutzeit-kauppoihin.”* Gutzeit-kaupan neuvottelujen valmistuttua Suomen eduskunta hyväksyi sen marraskuussa 1918. Uuden valtion yhtiön nimeksi tuli Enso-Gutzeit Oy. Samanaikaisesti valtiolle ostettiin Gutzeitia toiminnallisesti lähellä ollut Tornator-yhtiö joka sittemmin liitettiin 1931 Enso-Gutzeit Oy:hyn. *”Enso-Gutzeit Oy oli Kajaanin Puutavara Osakeyhtiön rinnalla toinen suomenkielinen puunjalostusyhtiö. 1920- ja 1930-lukujen Suomessa kielikysymys oli herkkä asia. Yhtiöiden väliset suhteet olivatkin hyvät koko sotienvälisen ajan. Juuri Enso-Gutzeitin edustajat toisen valtionyhtiön, Veitsiluodon, hallinnossa ratkaisivat sen, että Veitsiluoto päätti vuonna 1935 pitkän sisäisen keskustelun jälkeen perustaa Oulu Osakeyhtiön yhdessä Kajaanin Puutavara Osakeyhtiön kanssa”* (Virtanen 2004, s. 221–223).

Enso-Gutzeit Oy lähti laivanvarustamotoimintaan mukaan vuonna 1947 perustamalla Merivienti Oy:n (18.4), Oy Finnlines Ltd:n (8.11) ja ostamalla osake-enemmistön Oy Baltic Chartering Ab:sta (toukokuussa) (Pietikäinen 1998, s. 7).

4. Oulu Osakeyhtiön, toisin sanoen Ouluyhtiön, perustaminen

1930-luvun noususuhdanteessa Veitsiluodon sulfiittitehdashanke sai nostetta kun aiemmat velat oli saatu maksettua ja rahaa oli kertynyt pankkitileille. Tilanne Kajaaniyhtiössäkin oli hyvä, mutta koska sillä oli juuri tuolloin käynnissä rahoitustilanteessa tuntuvat sulfiitti-

tehtaan laajennukset, yhtiö halusi hoitaa oman osuutensa perustettavasta yhtiöstä Oulun seudun kiinteällä omaisuudella. Tehtaan sijoituspaikaksi valikoitui Oulun Nuottasaari ympäristötekijöidensä ja sijaintinsa johdosta, jota molemmat osapuolet pitivät hyvänä. Paikka oli lähellä kaupunkia, makeaa vettä, merenrantaa ja maaperä soveltui hyvin raskaaseen rakentamiseen. Myös meri- ja rautatierahtien kannalta paikka oli edullisin. Alkuun sovitun 80 000 tonnin vuosituotantoon pystyvän tehtaan tavoitetasoksi asetettiin kuitenkin heti jo 100 000 tonnia.

”Sijainti ja koko voitiin ratkaista pelkin taloudellisin perustein. Taloudellisin perustein hankekumppanit saattoivat tietysti ratkaista myös liittymisensä yhteistyöhön. Perinteisen yksityisyrittäjien ja valtion omistaman nuoren yrityksen liittoutuminen herätti kuitenkin molemminpuolin vahvoja ennakkoluuloja, joiden vuoksi tulosta ei ennalta voinut pitää lainkaan selvänä.”

Kajaaniyhtiön johtoon vuonna 1934 noussut Niilo Kanto joutui todella taivuttelemaan Veitsiluotoon kielteisesti suhtautuvia A. Osw. Kairamoa ja johtokuntansa puheenjohtajaa Kalle Välimaata yhteishankkeen kannalle, jonka eduksi hän arvioi läheisen yhteistyön Metsähallituksen suojeluksessa olevan Veitsiluodon kanssa. Yhteistyö parantaisi Kajaani-yhtiön suhteita Metsähallitukseen, joka puolestaan saattaisi helpottaa puun saantia valtion metsistä.

”Vaikka päätös ilmeisesti oli vastenmielinen, vaihtoehtona Kajaani yhtiöllä tuskin oli. Uleån ostolla yhtiö oli vakaat kymmenen vuotta sitten hankkinut Oulujoen vesistöillä valta-aseman. Oli jokseenkin varmaa, että Veitsiluoto ennemmin tai myöhemmin joka tapauksessa rakentaisi sulfaattitehtaansa Oulun seudulla – vaikkapa sitten valtion budjetin kautta rahoitettuna. Puun hankinnan valtasuhteet järkkäisivät silloin Kajaaniyhtiön tappioksi. Koska voimat eivät riittäneet kiirehtimään Veitsiluodon edelle, oli pyrittävä rinnalle. Reviiriä oli puolustettava yhteistyön käytännön kysymyksistä neuvoteltaessa.”

Veitsiluodon hallintoneuvostossa hankkeen takana olivat tiettävästi Risto Ryti, A. K. Cajander ja V. A. Kotilainen, jotka tunnettiin vankkumattomina yksityisen yrittäjäisyyden kannattajina. Metsäneuvos Mauno Pekkala (sosiaalidemokraatti/kansandemokraatti) puolestaan hallintoneuvostossa vastusti, mutta se ei estänyt myönteistä päätöstä.

Kajaaniyhtiön puolelta oli aluksi esitetty yksityistä yritystä pääosakkaiden tasoittajaksi jottei syntyisi uutta valtioenemmistöistä yhtiötä, jota Veitsiluoto ei voinut kuitenkaan hyväksyä. *”Kompromissiksi keksittiin Suomen Pankki, jonka itsenäisyyteen ja riippumattomuuteen Kajaaniyhtiössään luotettiin.”*

”Neuvottelut uuden yhtiön perustamisesta alkoivat lokakuussa 1935. Aloitteen teki Veitsiluoto. Sen laadittamat alustavat suunnitelmat niin tehtaan koon kuin sijainninkin osalta kelpasivat sellaisenaan Kajaaniyhtiölle. Neuvoteltaviksi jääneet tärkeimmät kysymykset koskivat tasapainottavaa kolmatta osakasta, osakepääomaksi sijoitettavan pääoman lajia sekä uuden yhtiön raakapuunhankintaa.

Ratkaisut tavoitettiin nopeasti. Jo joulukuussa 1935 puuhakumppanit sopivat Oulu Osakeyhtiön perustamisesta ja päättivät pyytää Suomen Pankkia mukaan. Pankin

mukaantulo vahvistui lopullisesti seuraavan tammikuun alussa. Veitsiluodon alkuperäinen kanta oli, että kukin osakas sijoittaisi puhdasta rahaa Ouluyhtiön osakepääomaksi. Kajaaniyhtiö ehdotti kuitenkin, että se voisi käyttää Pateniemen sahaa sekä Oulun seudulla omistamiaan kiinteistöjä sijoituksenaan. Siitä sovittiin, ja samalla Ouluyhtiön toimiala laajeni pelkästä selluteollisuudesta myös sahateollisuuteen.

Valmistelut pyrittiin hoitamaan mahdollisimman nopeasti. Niinpä esimerkiksi tehdastontin vuokraaminen Oulun kaupungilta pantiin vireille Veitsiluodon nimissä jo ennen kuin yhteistyö Kajaaniyhtiön kanssa oli varmistunut. Siitä seurasi, että kaupunki vuokrasi tammikuussa 1936 Nuottasaaren teollisuusalueen nimenomaan Veitsiluoto Osakeyhtiölle. Vuokrasopimus tehtiin sadaksi vuodeksi eli vuoden 2035 joulukuun viimeiseen päivään asti.

Ouluyhtiön virallisia syntymäpäiviä ovat 21.12.1935, jolloin Veitsiluoto- ja Kajaaniyhtiöt sopivat keskenään yhtiön perustamisesta, ja 17.1.1936, jolloin pidettiin ensimmäinen yhtiökokous. Yhtiöjärjestys oli vahvistettu 7.1.1936. Osakepääoma oli 120 miljoonaa markkaa, josta Suomen Pankin osuus oli 2 miljoonaa markkaa. Loppuosa jakaantui tasan kahden muun osakkaan kesken.

Joulukuun 21. päivänä allekirjoitettuun osakassopimukseen kirjattiin periaate, jonka mukaan yhtiösopimus tuli kirjoittaa sellaiseksi, että osakasryhmät I ja II saavat tasavertaisen aseman yhtiössä ja yhtä suuren edustuksen sen elimissä. Yhtiösopimuksen mukaisesti laaditussa yhtiöjärjestyksessä varauduttiin siihenkin, että Suomen Pankki saattaisi jossakin vaiheessa jäädä pois Oulu Osakeyhtiöstä. Siksi siinä määrättiin että

”kunkin osakasryhmän osakkailla on etuoikeus lunastaa omaan ryhmäänsä kuuluvat osakkeet; mikäli osakasryhmän III (SP) osakkeet eivät näin tule omaan ryhmään ostetuiksi, on jäljellä oleva määrä jaettava puoliksi osakasryhmille I ja II”

Ensimmäiseen hallintoneuvostoon valittiin osakasryhmä I:n eli Kajaaniyhtiön edustajina kauppaneuvos Kalle Välimaa, valtioneuvos Väinö Kivi ja pankinjohtaja O. G. Nevanlinna varsinaisiksi sekä professori Onni Tarjanne ja tohtori-insinööri Stig Weckman varajäseniksi, osakasryhmä II:n eli Veitsiluodon varsinaisiksi edustajiksi pääjohtaja A. K. Cajander, maaherra E. Y. Pehkonen ja pankinjohtaja Väinö Tanner sekä varajäseniksi metsäneuvos Ahti Mecklin ja ylijohtaja Mauno Pekkala. Suomen Pankkia edustanut Tanner kuului siten Veitsiluodon kiitiöön, joten Kajaaniyhtiön edustus oli hieman suurempi kuin Veitsiluodon.

Hallintoneuvosto valitsi puheenjohtajakseen Cajanderin ja varapuheenjohtajakseen Välimaan. Johtokuntaan valittiin Niilo Kanto, Lauri Kivinen ja diplomi-insinööri Matti Castren, joka oli oululainen Merikosken saippua- ja pikitehtaiden johtaja ja Oulun kaupungin kunnallispoliittinen vaikuttaja. Kirjaamattoman sopimuksen mukaisesti johtokunnan puheenjohtajaksi määrättiin Kajaaniyhtiön toimitusjohtaja Kanto, koska hallintoneuvoston puheenjohtaja oli Veitsiluodon edustaja. Johtokunnan varajäseniksi valittiin Björn Weckman ja Kaarlo Ståhlberg. Yhtiön koko historian ajan hyvin keskeistä osaa näytelleen johtokunnan tehtävä määrättiin yhtiöjärjestyksessä seuraavasti:

”8/. Johtokunnan tehtävänä on

hoitaa yhtiön toimintaa, kantaa ja vastata yhtiön puolesta sekä edustaa yhtiötä yleensä;

valmistaa hallintoneuvostolle esiteltävät asiat;

huolehtia yhtiökokouksen ja hallintoneuvoston päätösten toimeenpanosta;

ottaa ja erottaa yhtiön toimihenkilöt, paitsi toimitusjohtajaa, vahvistaa heidän palkka-etunsa ja määrätä heidän tehtävänsä.””
(Virtanen 2003, s. 64–68).



Kuva 16. Oulu Osakeyhtiön 25-vuotisjuhlat yhtiöläisille puolisoineen pidettiin Oulussa 3. ja Hyrynsalmella 10.9.1961. Osallistujia muistettiin Arabian valmistamilla juhlakahvikupeilla (Oulu Osakeyhtiö 8.1961, s. 1, 28). Kuva Jukka Huotari.

Alkuun vastaperustetulle yhtiölle ei valittu toimitusjohtajaa lainkaan, vaan sen tehtäviä hoiti johtokunta. Osoittautui kuitenkin pian, että toiminnan päivittäinen johtaminen vaati enemmän aikaa kuin mitä Veitsiluoto- ja Kajaaniyhtiöiden toimitusjohtajat pystyivät siihen osallistumaan, joten vuonna 1938 toimitusjohtajaksi nimitettiin Aarne Hj. Linna ja samalla hänet nimitettiin myös johtokunnan jäseneksi Castrenin tilalle.

”Pateniemen saha jatkoi toimintaansa Ouluyhtiön osana niin kuin se oli aikanaan toiminut Bergbomien omistuksessa ja Uleåns osana. Teknisesti saha oli ollut jokseenkin entisellään vuoden 1908 uudistusten jälkeen. Sahalla oli vielä sodan jälkeenkin 1940-luvulla useita työntekijöitä ja toimihenkilöitä, jotka olivat kokeneet kaikki omistusvaiheet.”

Talvisotaan mennessä Nuottasaarella sellutehdas oli ollut toiminnassa kaksi vuotta jolloin ensimmäinen laajennus oli juuri valmistunut. Vuodesta 1943 alkaen sodasta vapautuneet nuoret uudistivat insinöörikunnan ja ennakkorajoituksia tuntematta alkoivat innoissaan suunnittelemaan yhtiön tulevaisuutta. *”Osoittautui, että tytäryhtiön vilkas aloitteellisuus ei herättänytkaan pääyhtiöiden jakamatonta innostusta.”*

Sota-aikanakin Ouluyhtiön alkuperäinen tehtävä pysyi yhtiön perustajilla muutumattomana, eivätkä he pitäneet tarpeellisenä toimialan laajentamista. Paperin valmistus oli varattu pääyhtiöiden tehtäväksi. *”Painava näkökohta etenkin niukkojen pääomien jälleenrakennuskaudella oli, että tytäryhtiön rakentaminen ei saanut vaikeuttaa pääyhtiöiden hankkeiden rahoitusta. Sen vuoksi myös sellutehtaan laajennussuunnitelmat läpäisivät tällä kaudella johtokunnan käsittelyn vaivalloisesti ja useimmiten karsittuna.”* (Virtanen 2003, s. 69).

”Johtokunnan ja hallintoneuvoston työlle antoi leimansa alun alkaen omaksuttu periaate, jonka mukaan pääosakkaiden oli ennen päätöksentekoa neuvoteltava asiat niin valmiiksi, ettei kolmannen osakkaan eli Suomen Pankin tarvitse ryhtyä ratkaisijaksi. Periaatteen noudattaminen piti yhtiön koossa, mutta on ilmeistä, että äänestyspäätöksillä olisi otettu pitempiä uudistusaskelia. Pelkästään taloudellisten arviointien lisäksi Ouluyhtiön johtokunnan päätöksiin vaikuttivat myös henkilösuhteet, joiden merkitystä yksimielisyyden vaatimus korosti.

Ouluyhtiön toimitusjohtajat saivat kukin vuorollaan huomata, ettei pääyhtiöiden kanssa käytävän kilpailun välttäminen riittänyt kehittämisen ohjenuoraksi. Esitellyistä suunnitelmista oli helpoin saada hyväksytyksi vain sellaisia, jotka tavalla tai toisella tukivat kummankin pääyhtiön omaa toimintaa. Oulusta katsoen järkevät kehitysohjelmat eivät välttämättä saavuttaneet kannatusta yhtä aikaa sekä Kajaanissa että Veitsiluodossa. Tähän saattoi olla syynä jommankumman pääyhtiön omissa kehittämisohjelmissa Oululle varattu tehtävä, jota Oulussa suunniteltu ohjelma ei olisi tukenut. Pääyhtiöt eivät aina olleet valmiita tukemaan Ouluyhtiötä rahoituksen järjestelyssäkään. Joskus Ouluyhtiön suunnitelmia hillittiin silloinkin, kun yhtiön hyvä rahoitustilanne olisi tehnyt niiden toteuttamisen mahdolliseksi.

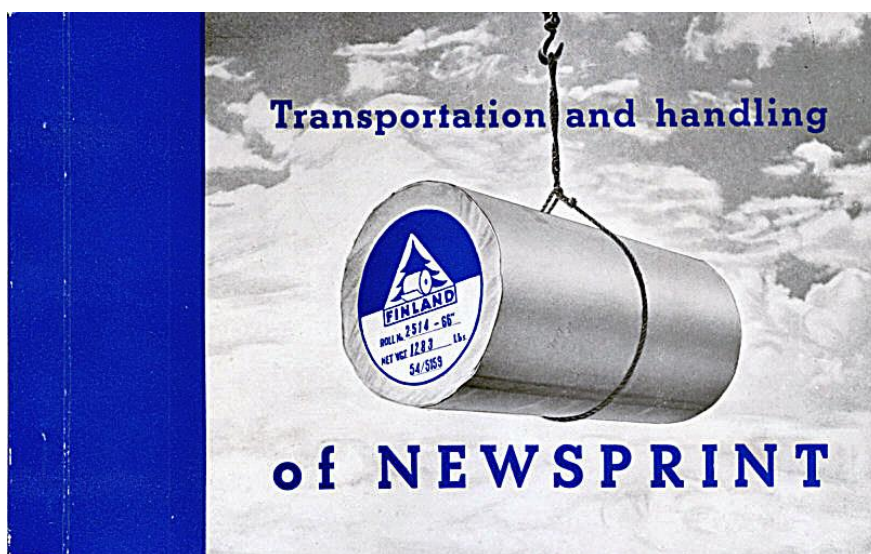
Päätösvallan sijaintiin on Ouluyhtiön toiminnan tuloksellisuuden arvioinnissa syytä kiinnittää erityistä huomiota. On selvää, että omistajan tahto on jokaisen yrityksen toiminnan keskeinen arvo. Ouluyhtiön tapauksessa kahden samalla toimialalla keskenään kilpailevan omistajan osallistuminen päätöksentekoon oli kuitenkin tavanomaista osakeyhtiökäytäntöä tiiviimpää” (Virtanen 2003, s. 70).

”1950-luvulla virisi jonkinlaista mielenkiintoa yhtiöiden yhteiseen laivahankkeeseen, mutta ajatus lienee tyrehtynyt heti alkuunsa.” (Virtanen 2003, s. 248).

5. Metsäteollisuuden vientiyhdistykset ja Transfennica

Suomen metsäteollisuus oli perustanut vientiyhdistykset tuotteiden ulkomaiden yhteismarkkinointia ja myyntiä varten yksikkökustannusten alentamiseksi sekä informaatiokanaviksi:

- Suomen Paperitehtaitten Yhdistys, Finpap / Finnpap (alkaen 1974) 1918–1996
- Suomen Selluloosayhdistys, Finncell 1918–1995
- Suomen Kartonkiyhdistys, Finnboard 1942–1996
- Suomen Paperin- ja Kartonginjalostajien Yhdistys, Converta 1944–1995



Kuva 17. Finpap ohjeisti paperin käsittelyä ja kuljetusta, ohjekirja vuodelta 1954. Myös paperilaivat suunniteltiin Finpapin ohjeiden mukaisesti. Frenckellin Kirjapaino Osakeyhtiö. Kuva Jukka Huotari.

Yhdistysten yhtenä tehtävänä oli myös valmiiden tuotteiden kuljetusten järjestäminen Suomen satamista eteenpäin asiakkaille. Niinpä yhdistyksillä oli omat rahtauskonttorinsa merirahtien järjestämiseksi. Jo vuonna 1920 paperi- ja massateollisuus päätti perustaa yhdistysten merirahtien neuvotteluasemien parantamiseksi yhteisen kuljetusorganisaation, joka kuitenkin tuolloin jäi vielä toteutumatta. Keväällä 1969 vientiyhdistykset ja Enso-Gutzeit Oy tilasivat Jaakko Pöyry & Co:lta tutkimuksen paperi- ja puumassateollisuuden vallitsevasta tilanteesta ja kehittämismalleista (Heikkinen 1999, s. 364–366).

”Pöyryn tutkimuksen ensimmäinen vaihe, joka keskittyi vallitsevan tilanteen kartoitukseen, valmistui marraskuussa 1969. Tutkimuksessa todettiin, että puumassa- ja paperiteollisuuden vientikuljetuskustannukset olivat vuonna 1968 noin 20 prosenttia ostajan maksamasta hinnasta; merirahtien osuus kuljetuskustannuksista oli yli puolet (56 %). Kyse oli siis varsin suuresta kustannuserästä, joka vaikutti merkittävästi suomalaisen teollisuuden kilpailukykyyn maailmanmarkkinoilla. Tutkimuksessa mainittiin Suomen suurena etuna kilpailijamaihin verrattuna vientiyhdistysten ja niiden laivausosastojen olemassaolo. Mutta lisäetuja voitiin saavuttaa koordinoimalla kuljetuksia yhdistysrajojen yli, ja sitä varten tutkimus esitti – yhtenä vaihtoehtona – yhteisen kuljetuskeskuksen perustamista” (Heikkinen 1999, s. 366).

Merikuljetusten keskittämissuunnitelmat saivat vauhtia vasta öljykriisistä, jolloin metsäteollisuuden piiriin perustettiin vientikuljetusten kehittämistä tutkiva VKT-ryhmä. Kokeellisesti vuoden 1975 alusta alkaen suoritettiin yhdistysten Iso-Britannian-laivaukset keskitetysti.

”Kokeilun myönteiset tulokset antoivat lisävauhtia vientiyhdistysten yhteisen kuljetusorganisaation luomiselle. Touko–kesäkuussa 1975 Finnpap, Finncell, Finnboard ja Converta asettivat neuvottelukunnan kehittelemään kuljetusyhteistyötä. Tässä VK-neuvottelukunnassa Finnpappia edustivat Carl Björnberg (Myllykoski) ja Lars Mikander (Ahlström), Finnboardia Pentti O. Rautalahti (Metsäliitto), Convertaa Niilo Hakkarainen (Yhtyneet Paperitehtaat) ja Finncelliä Reijo Merikanto (Oulu Oy), joka toimi neuvottelukunnan puheenjohtajana” (Heikkinen 1999, s. 366).

Neuvottelukunta sai valmiiksi ehdotuksensa marraskuussa 1975. Korkeamman palvelutason, kustannussäästöjen, suuremman joustavuuden ja henkilöresurssien tehokkaamman käytön saavuttamiseksi vientiyhdistysten laivaustoiminnot tulisi yhdistää yhdeksi kokonaisuudeksi, jonka nimeksi ehdotettiin Transfennicaa. Vientiyhdistysten hyväksyessä ehdotuksen, Transfennica aloitti toimintansa vuoden 1976 alusta alkuun epävirallisena yhteenliittymänä, jonka henkilöstö ja kalusto pysyivät toistaiseksi väliaikaisesti vientiyhdistysten omissa kirjoissa, josta johtuen sopimuksetkin oli silloin tehtävä yhdistysten nimissä. Transfennican virallistamisen yhteydessä kahdesta käyttökelpoisesta yritysmuodosta, osakeyhtiöstä ja osuuskunnasta, valittiin osuuskunta. Verotuksellisessa mielessä yritysmuodoilla oli vain merkityksetön ero ”non-profit”-pohjalla toimittaessa, mutta osuuskunta oli käytännössä joustavampi ja kevyempi organisaatio. Vientiyhdistykset perustivat lopulta Osuuskunta Transfennican 22.11.1976, ja se aloitti toimintansa vuoden 1977 alusta (Heikkinen 1999, s. 367–369).

”Transfennican perustamisella pyrittiin kustannusten säästöön niin rahdeissa kuin henkilöstökuluissa. Kuljetusten yhdistäminen lisäsi vientiyhdistysten neuvotteluvoimaa suhteessa varustamoihin, ja tämä näkyi rahtitasossa. Tämä aiheutti jonkin verran jakomielisiä tunteita niiden metsäteollisuusyhtiöiden piirissä, jotka olivat myös varustamojen osakkaita. Transfennican perustaminen saattoi kaihertaa myös niiden rahtaaajien mieltä, jotka uuteen osuuskuntaan siirtyessään joutuivat tyytymään rahtaaajan apulaisen asemaan. Mutta nämä olivat vähäisiä alkuvaikeuksia hyvin kestäväksi osoittautuneessa kuljetusten rationalisoinnissa” (Heikkinen 1999, s. 369).

Jatkuvat fuusiot olivat kasvattaneet metsäyhtiöitä suuriksi samalla vähentäen niiden määrää vain muutamaaan. Tämä näkyi vientiyhdistysten jäsenmäärän romahtamisena ja alkuperäisen yhdistysidean katoamisena, sillä suuryhtiöt pystyivät nyt tarpeeksi tehokkaasti hoitamaan itse viennin suoraan ilman välikäsiä. Kilpailuviraston perustaminen Suomeen vuonna 1988 ja Suomen liittyminen Euroopan unioniin vuoden 1995 alusta teki vientiyhdistysten toiminnasta asteittain käytännössä mahdotonta, sillä yhdistykset nähtiin kartelliorganisaatioina. Niinpä yhdistykset lopettivat toimintansa melkein samanaikaisesti vuosina 1995–1996. Yhdistysten omaisuus jaettiin viimeisten osakkaiden kesken, jolloin Transfennican omistajiksi tulivat vuoden 1994 lopussa suoraan metsäyhtiöt Yhtyneet Paperitehtaat Oy (43,8 %), Metsä-Serla (27,3 %), Veitsiluoto Oy (16,6 %), Myllykoski Paper Oy (7,5 %) ja Oy Metsä-Botnia Ab (4,8 %). Myös Transfennican yritysmuoto oli muuttunut osuuskunnasta osakeyhtiöksi. (Heikkinen 1999, s. 465–467; Oy Transfennica Ab 2002, s. 9–14).

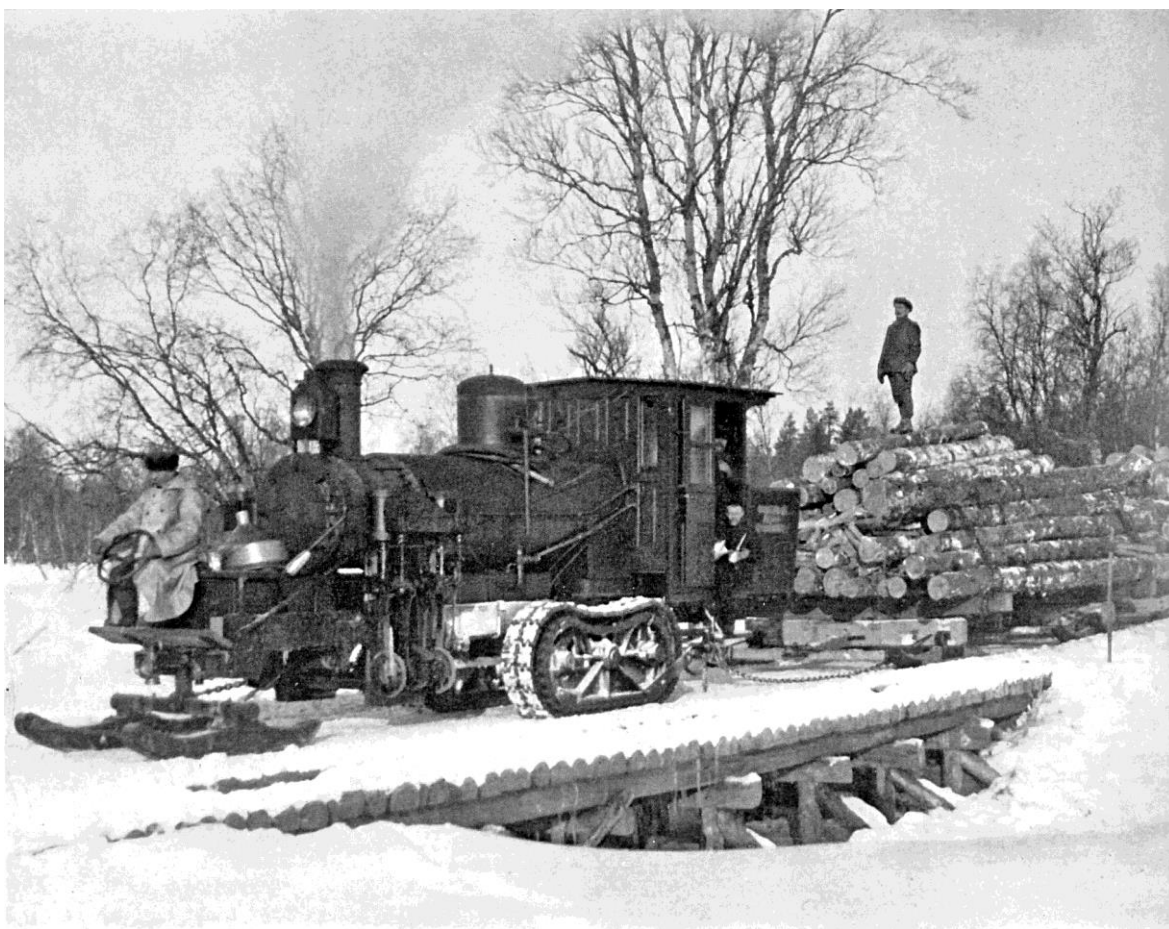
6. Vallinnut toimintaympäristö

6.1 Metsäteollisuuden laivanvarustus Suomessa

Markka-aikainen Suomen valtio tuki vientiteollisuutta toistuvien devalvaatioiden, jotka olivat kartuttaneet teollisuuden varallisuutta. Ylimääräisiä varoja jäi käytettäväksi muualle, kun tehtaalla oli saatu uusittua eikä enempää voinut enää rakentaa. Metsäyhtiöillä oli omat puukiintiöt sekä toimi- ja puunhankinta-alueensa, jotka noudattelivat pääpiirteissään uittopiirien rajoja, eli vedenjakajia. *”Kun perusteollisuuden rakentamiseen ei päästy, oli jo poistojenkin vuoksi etsittävä muita sijoituskohteita”* (Häggman 2006, s. 155; Virtanen 2003, s. 248–250).

Metsäteollisuuden Keskusliitto ja Suomen Pankki pitivät puukiintiöitä keskeisenä tekijänä myöntäessään uusien tehdaslaitosten lupia. Suomalaisten ulkomaantoimintoja säänteli puolestaan Suomen Pankki. Suomen ahkera devalvointi nähtiin vientimaissa markkinoita häiritseväksi toimintana, mistä toisinaan tilapäisesti seurasi sakkotulleja suomalaistuotteille. Tuon ajan ajatteluun kuului olennaisesti, että teollisuus tarjoaa tuotteet asiakkailleen prosessin alusta loppuun saakka omana toimitusketjunaan (Heikkinen 1999, s. 322–330, 449–460; Virtanen 1985, s. 82; Virtanen 2004, s. 235).

Vuoteen 1970 saakka Perämeren satamien laivauskausi kesti toukokuusta joulukuuhun. Muuna aikana tuotteet joko piti tehdä varastoon seuraavaa laivauskautta varten odottamaan tai vaihtoehtoisesti lähettää kalliina juna- tai laivarahtina eteläisiin satamiin laivattaviksi.



Kuva 18. Savukosken Sotajokea ylittävä Samperin veturi (Phoenix Centipede – Steam Log Hauler) joka perustui mainelaiselle sepälle Alvin Orlando Lombardille 29.5.1901 myönnettyyn patenttiin. Metsäpäälikkö Hugo Richard Sandberg (Lapin kuningas / Iso-Samperi) hankki kokeeksi Kemi Oy:lle Philadelphiasta kaksi Phoenix Manufacturing Co:n valmistamaa höyryveturia vuosina 1913–14 Savukosken Tulppion konesavotalle. Ne kuljetettiin Rovaniemeltä lähes 300 kilometrin päähän tietöntä taivalta pitkin talvella erikoisrakenteisissa reissä osina. Talvisin vuosina 1913–16 noin 20 tonnin painoisilla vetureilla vedettiin 5–10 järeän tukkireen junia roudan aikana lujasti pohjustettua ajotietä pitkin Jäämereen laskevan Nuorttijoen tuntumasta välilansseista vedenjakajan yli noin 30 kilometrin päähän Kemijoki-varteen (Auer 1968, s. 51; Valtionrautatiet 1986; Virtanen 1993, s. 399; Virtanen & Katajavuori 1993, s. 20; Wikipedia 18.6.2015; Wikipedia 5.6.2016). Kuva kirjasta Auer, J. (1968). *Puunjalostusta pohjolassa. Kemi Oy vuosina 1893–1968*. Helsinki: Kemi Oy, s. 50.

1960-luvulle asti kausiluontoisuus ei ollut häirinnyt merkittävästi teollisuutta. Puut maakunnista tulivat joka tapauksessa verkkaisesti uittamalla, koska Suomesta monin paikoin metsäisillä syrjäseudulla puuttuivat vielä tiet. Talvella roudan, lumen ja jäiden aikana puut kaadettiin ja ajettiin hevos- tai traktorireellä ja jopa höyryvetureiden vetämillä reillä vesistöjen äärelle tai jälle. Kevättulvan aikana puut uitettiin, saatiin tehtaille syksyksi, talvella jalostettiin ja lopulta kesällä laivattiin (Auer 1968; Haavisto 1993).

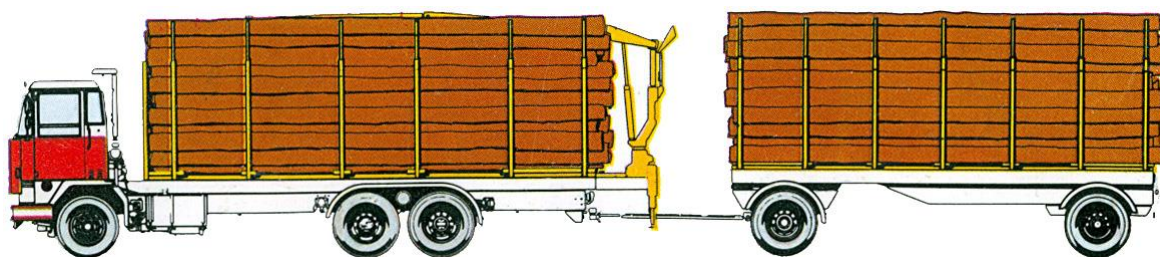


Kuva 19. Puun kuljetusta talvella hevosreellä. Kuva Finpap.



Kuva 20. Puunkorjuuta hydraulisella kuormaimella varustetulla metsätraktorilla hakkuutyömaalla Katerman kylällä Kuhmossa 9.2.1985. Kuvan Ford County -metsätraktori (Savotta-County) tunnettiin hyvänä lumessa liikkujana ylipitkien telojensa ansiosta jonka vuoksi kone oli suosittu Pohjois-Suomessa. Alkujaan kuormatraktorin metsätraktoriksi varusti Pohjolan Auto Oy Rovaniemellä (Lapin ammattiopisto 2015). Kuva Yrjö Huotari.

1960-luvun alkuun mennessä saatiin maamme tieverkko valmiiksi kaikkiin kyliin, mutta metsäautoteiden rakentaminen kuitenkin jatkui vielä. Uiton korvasi nopeampi autokuljetus. Aiemmin tapahtuneet puun autokuljetukset olivat olleet vain lähikuljetuksia. Metsäautoteiden ansiosta alkoivat hakkuutyömaille päästä metsätraktorit. Kotimainen Sisu toi uudenlaisia välineitä puun kuljetukseen urakoitsijoille. Sisu tunnettiin hyvänä puuautona erityisesti voimansiirron, taka-akseliston, vääntöjäykän runkonsa ja Vanajamallisen nostotelin johdosta. Sisu oli kehittänyt myös jo 60-luvun alussa maasto-ajoon tarkoitetun nestemoottori (Nemo)-vetoisen perävaunun, jolloin ajoneuvoyhdistelmällä pääsi etenemään paikoissa, jossa se oli tavanomaisella ajoneuvoyhdistelmällä mahdotonta. Mutta koska kannoilta ajot loppuivat kuormauksen tapahtuessa teiden varsilta, Nemot jäivät lopulta varsin harvinaisiksi puuautoissa. Autokuljetuksen todellinen läpimurto tapahtui 1960- ja 1970-lukujen vaihteessa, kun monilta alueilta uitto loppui kokonaan. Tuolloin autoihin ja metsätraktoreihin tulivat hydrauliset kuormaimet, jotka mahdollistivat suurimittaisen pinotavaran tehokkaan koneellisen käsittelyn (Haavisto 1993; Mäkipirtti 2010, s. 167, 178–181; Nygrén 1981, s. 248–252).



Kuva 21. Sisu M-162. M-sarjan Sisut tunnettiin hyvinä puuautoina. Auton alusta oli kasattu Z-palkeista, joka teki rungosta erityisen vääntöjäykän. Näkyvyys ohjaamosta oli paras mahdollinen, parempi kuin missään muussa kuoma-autossa aiemmin tai myöhemmin. Ohjaamon ominaisuuksia markkinoitiinkin merihenkisesti muun muassa lauseilla: ”Kuljettaja on kapteeni” ja ”Kapteenin komentosillaksi kelpaa vain paras.” Piirroskuva Oy Suomen Autoteollisuus Ab.

6.1.1 Yhteissisu Oy – Sisu

Toisen maailmansodan pitkittyminen oli aiheuttanut ajan mittaan Suomen armeijan raskaan kuljetuskaluston harvenemisen. Autojen tuontimahdollisuudet oli nähty sodan vuoksi olemattomiksi ja Oy Suomen Autoteollisuus Ab:n (Sisu) katsottiin olevan riittämätön toimittamaan tarvittavaa kalustomäärää. Kalustovajeen paikkaamiseksi puolustusministeri Rudolf Waldenin aloitteesta järjestettiin 4.3.1943 neuvottelutilaisuus valtiovallan ja maamme merkittävimpien teollisuusyhtiöiden kesken tilanteen ratkaisemiseksi. Neuvottelun päätöksen mukaisesti pidettiin 20.3.1943 virallisesti järjestäytynyt kokous, jossa hanketta toteuttamaan päätettiin perustaa Yhteissisu Oy (Sisu), jonka muodostivat valtion kanssa ne suomalaiset yritykset, jotka valmistivat auton osia tai olisivat valmiita niitä valmistamaan. Perustava yhtiökokous pidettiin 13.4.1943. Yhtyneet Paperitehtaat, joka oli kesällä 1940 perustanut tytäryhtiökseen konepajayhtiö Jylhävaara Osakeyhtiön Valkeakoskelle, oli myös yksi Yhteissisu Oy:n perustajajäsenistä 200/7500 omistusosuudella (Nordberg 1998, s. 224–225; Nygrén 1981, s. 94–96, 176–178).

6.1.2 Vanajan Autotehdas Oy – Vanaja

Armeijan tuotannon jo päätyttyä, myöhemmin 10.6.1948 Yhteissisu Oy:stä tuli Vanajan Autotehdas Oy (Vanaja). Yhtyneitten Paperitehtaitten Yhteissisu Oy omistus jatkui edelleen Vanajan Autotehdas Oy omistuksena (Nygrén 1981, s. 176–178).

6.1.3 Oy Suomen Autoteollisuus Ab – Sisu

Vanajan Autotehdas Oy sulautui lopulta (jolloin Yhtyneitten omistusosuus oli 27 000/200 000) Oy Suomen Autoteollisuus Ab:hen 23.12.1968, jolloin omistus jatkui siinä siihen saakka, kunnes Suomen valtio lunasti sen osake-enemmistön itselleen 28.11.1974 laaditulla esisopimuksella. Joulukuussa 1970 Yhtyneitten omistusosuus oli ollut 7365/338 307 (Nygrén 1981, s. 134–138, 155, 159–160, 176–177).

Tiedon saavuttaessa Yhtyneitten johtajiston, sai varatoimitusjohtaja L. Pöyhönen neuvotteluvaltuudet osakkeiden myynnistä valtiolle johtajiston kokouksessa 2.12.1974 ja seuraavassa kokouksessa 16.12.1974 saattaa kauppaehdot valmiiksi ja tehdä sopimus (Yhtyneet Paperitehtaat Oy 2.12.1974, Yhtyneet Paperitehtaat Oy 16.12.1974).

6.2 Metsäteollisuuden laivanvarustus Suomessa (jatkoa)

Ensimmäisiä monitoimikoneita hakkuissa kokeiltiin 1970-luvun alkupuolella, jonka jälkeen niiden osuus hakkuista jatkuvasti lisääntyi. Teollisuus oli uusiutunut runsaasti tehtaitaan ja samalla ennakoivasti lisännyt tuotantokapasiteettiaan. Kun raaka-ainekierto nopeutui merkittävästi, toiminnan kausiluonteisuus katosi ja teollisuudelle tuli pakottava tarve saada tuotteet markkinoille nopeasti, säännöllisesti ja ympärivuotisesti. Samalla teollisuudelta vapautuivat raaka-aineessa pitkään kiinni olleet varat, kun raakapuun pitkään kestänyt matka metsistä tehtaille lyheni pisimmillään muutamasta vuodesta muutamiin päiviin tai korkeintaan viikkoihin.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy:ssä oli laskettu, että puun käyttö yhtiössä yli nelinkertaistui vuosina 1952–1969 eli 700 000:stä 2,9 miljoonaan pinokuutiometriin. Puunkäytön voimakas kasvu johti puupulaan, raakapuun jyrkkään hinnan nousuun ja puun tuontiin ulkomailta. Puun hinnan nousua kompensoitiin tehostamalla puun korjuuta, kuljetusta ja käsittelyä (Nordberg 1998, s. 292–297). Ostopuun mittauksissa siirryttiin pinokuutiometri-mittayksiköstä kiintokuutiometri-mittayksikköön. Ostohinta kuitenkin pysyi samana mittayksikköä kohden. Käytännössä se merkitsi puun ostohinnan alennusta hiukan vajaalla kolmanneksella (henkilökohtainen tiedonanto Yrjö Huotari 2012).

Jotta valtio oli saatu alkujaan suostuteltua uusien riittävän tehokkaiden jäänmurtajien hankintaan, oli teollisuuden itsensä pitänyt ensin hankkia laivat, joita voitaisiin avustaa pohjoiseen. Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen piiristä varustamoilta puuttui mielenkiinto arvokkaiden jäävahvistettujen laivojen hankintaan ja erityisesti Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön (SHO/FÅA/Effoa) oli asettautunut Pohjois-Suomen talviliikennettä vastaan, kuin myös Valtionrautatiet (VR). VR:ltä kuitenkin puuttuivat edellytykset selviytyä teollisuuden kasvaneesta kuljetustarpeesta, sillä kustannukset olivat jopa 2–3 kertaa kalliimpia kuin suorat merikuljetukset ja rautatiekalustoa oli riittämättömästi (Jääsalo 1980, s. 230).



Kuva 22. Oulu Osakeyhtiön Finnmaid. Kuva Raimo Lappalainen.

SHO:n oman, ennen vuotta 1965 voimassa olleen säännön mukaan rakennettu 1 A -luokan jäävahvistettu laivasto oli tarkoitettu helppoihin Suomenlahden olosuhteisiin, ja sillä oli vaikeaa pärjätä Pohjanlahdella leutoinakaan talvina, Perämerestä puhumattakaan. Penseä suhtautuminen SHO:ssa saattoi olla peräisin yhtiön kohtaamista odottamattoman korkeista odotus- ja avustuskustannuksista sekä lukuisista jäähavereista Pohjanlahden talviliikenteessä. Tosin siinä vaiheessa SHO:ssa oltiin jo valmiiksi muutenkin närkästyneitä omien asiakkaiden keskuudessa virinneestä oma-aloitteisuudesta hoitaa merikuljetukset itse varta vasten Enso-Gutzeitin vuonna 1947 alullepaneman Finnlinesin piirissä (Suviranta 1958, s. 188; Haavikko 1983, s. 89–90, 96–100).

Perämeren teollisuuden piirissä oltiin puolestaan närkästyneitä erityisesti leutoina talvina, jolloin liikenne olisi voinut jatkua heikompienkin jäänmurtajien avustuksella, mutta jäänmurtajien vähyys takia (vain 6 kpl) Perämeren satamat oli suljettu eteläisten satamien eduksi. Teollisuuden ja varustamojen talviliikenteen näkemysten ristivedon kärjistyessä vuonna 1965, Merenkulkuhallitus aloitti jääluokkien uudistamisen perustamalla heti alkuun 1 A Super -jääluokan, jonka varustamot tyrmäsivät heti suoralta kädeltä aivan liian kalliina (Jääsalo 1980).



Kuva 23. Kemistä lähtenyt Tuira on matkalla Keminkraaselin liepeillä kevättalvella 1983. Vuonna 1972 valmistunut Oulu Osakeyhtiön ensimmäinen uudisrakennus, vuoden 1971 mukainen uuden 1 A Super -jääluokan Tuira oli myös Perämeren ensimmäinen todella oikea jäävahvistettu laiva (Oulu Osakeyhtiö 12.1972). Tuiran ankkurit ovat jäänmurtajan haarukan tieltä pois ylös vinssattuina roikkumassa haarukkahinausta varten. Seuraavassa Espanjan Juliana-laivasarjassa ankkurit olivat jo ennakkoidusti sijoitettuna ankkuriklyssisyvennyksiin työlään toimenpiteen välttämiseksi. Kuva Seppo Kaksonen, Sky-Foto, Helsinki / SLHY: Finnlines-kokoelma.

1970-luvulla ajatusta vielä kirkasti valtion myöntämät verohelpotukset varustamoille poistojenjärjestelymahdollisuuksina, jolloin monet muutkin teollisuusyritykset, kuten suuret raakaöljytankkerit tilanneet huonekaluliike Iskun Tehtaat ja radio- ja televisiotehdas Salora näkivät valon ja havahtuivat hankkimaan itselleen laivoja, vaikkei niille omaa

käyttöä lopulta aina löytynytään. Laivanvarustus oli tullut osaksi yritysverosuunnittelua. Vuoden 1970 laki merenkulun veronhuojennuksista koski vuosina 1970–1975 tilattuja aluksia ja poistoetuedet olivat voimassa 10 vuotta eli vuoteen 1979 saakka. Laki salli jo uuden aluksen tilausvuonna ensimmäisen 30 prosentin poiston tilaajan sen vuoden tuloksesta tulolähteestä riippumatta. Lain ansiosta kyseisinä vuosina Suomeen tilattiin 78 uudisrakennusta, ja kun Suomen kauppalaivaston vetoisuus vuonna 1970 oli 1 242 000 bruttorekisteritonnia, oli se vuoden 1979 loppuun mennessä lähes kaksinkertaistunut 2 420 000 bruttorekisteritonniin (Kalpa 1977, s. 104; Oy Laivastolehti 1975; Pietikäinen 2011, s. 260; Riimala 1994).

Yhtenä asiaan liittyvänä lieveilmiönä 1960- ja 1970-luvuilla oli kreikkalaisen laivanvarustaja Aristoteles Onassiksen pysyminen jatkuvasti uutisotsikoissa ja seurapiiripalstoilla, jolloin laivanvarustuksesta tuli harhaanjohtavasti mielikuvien perusteella hetkellisesti eräänlainen kansainvälinen muoti-ilmiö. Kaikki halusivat olla upporikkaita, ikionnellisia ja kastaa laivoja (Martin 1992).

Öljykriisiä vielä odotellessa kaikki nämä syyt osaltaan olivat vaikuttamassa toinen toistaan suurempien laivojen ja laivasarjojen tilaamiseen. Öljykriisin iskiessä täydellä voimalla 1970-luvun loppu-

puoliskolla, monilta muilta loppuivat ensin rikkaudet ja sen jälkeen pian usko. Osa tilatuistakin laivoista jäi telakoiden käsiin ja eräät toiset kokonaan rakentamatta. Telakat olivat pian ilman tilauksia ja Suomenkin valtio joutui järjestelemään kotimaisia tilauksia työllisyystöiksi pahimpaan hätään.

Metsäteollisuuden kiinnostus laivanvarustukseen alkoi hiipua jo 1970- ja 1980-lukujen aikana. Huonoista ajoista huolimatta merkillepantavia syitä oli muitakin, joko suoraan tai välillisesti, muun muassa uusi tiukentunut laki merenkulun verohelpotuksista ja siten toiminnan uutuudenviehätyksen katoaminen. Uiton päättymisen myötä metsäteollisuuden omat alueelliset rajat olivat Suomessa hävinneet, joten laivoissa olleet varat haluttiin takaisin teollisuuden oman ydintoimialan kehittämiseen. Suomen Pankki oli luopunut varojen siirron sääntelystä (henkilökohtainen tiedonanto Jaakko Mattila 9.12.2003).



Kuva 24. Aristoteles (Ari / Aristo) Onassis ja Jacqueline (Jackie) Kennedy Onassis piirros viihdevinyylilevyn kannessa vuodelta 1968. Onassis toi jetset-seurapiireihin uuden trendin jossa vain harvat menestyivät. Kuva Jukka Huotari.



Kuva 25. Jäänmurtaja Urho on avustamassa kauppalaivoja Perämerellä 7.3.1993. Urhon hinauksessa on Oulu Shipping Ltd:n bahamalainen Varjakka tyhjänä painolastissa purettuaan Savannahista tuotua kaoliinilastia Kemin Ajokseen ja Veitsiluotoon. Jäärännissä edellä oleva Neste Oy:n suomalainen tankkeri Tiira (IMO 7421966) on tyhjänä painolastissa jäänyt kiinni jäiden puristukseen. Urho (IMO 7347615) avaa tukkeutuneen jäärännin viereen uuden rännin. Varjakan # 2 ruuman hydrauliset kansiluukut ovat avoimina lastiruuman pesun vuoksi (pakkasesta huolimatta!), sillä seuraavassa satamassa Raumalla siihen lastattiin edelleen perinteisesti taas uusi Transfennican paperin vientilasti Philadelphiaan. Kuva Jukka Huotari.

Vain vajaa kaksi kuukautta ensimmäisen neljän Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n Juliana-laivan tilauksen jälkeen, Meriliiton 7. helmikuuta 1974 järjestämässä haastattelutilaisuudessa Palacessa, teollisuuden viesti meni vihdoin perille: suomalaisvarustamot heräsivät vihdoin todellisuuteen ja virallisesti pyörsivät Perämeren talviliikenteen kielteisen kantansa sen oltua käynnissä jo neljättä vuotta (Jääsalo 1980, s. 191).

Uudet ja tehokkaat Urho (1975) ja Sisu (1976) viimeistelivät riittävän jäänmurtajalaivaston, joka pystyi takaamaan ympärivuotisen liikenteen Suomen vesillä kaikissa olosuhteissa (TV1 TV-uutistoimitus Simo Pasanen 1975; Jääsalo 1980, s. 187–188). Jäävahvistetut laivat alkoivat hiljalleen yleistyä. Yksi syy oli Suomen metsäteollisuuden vientiyhdistysten vuonna 1976 perustaman osuuskunta Transfennican kehittyminen.

Kuva 26. Jäänmurtaja Sisu (IMO 7359656) oli vuosien 1979–1993 viiden markan kolikoissa. Tarmo-luokan jäänmurtaja oli ollut vuosien 1972–78 viiden markan kolikoissa. Jäänmurtajakolikot (halkaisijaltaan 2,63 cm) olivat alumiinipronssia (Käpylän Merkki Oy 2015, s. 378). Kuva Jukka Huotari.





Kuva 27. Oulu Oy:n Varjakka on Helsingistä lähteneenä Kustaanmiekansalmessa matkalla merelle. Kuva Rolf Mieritz / SLHY: Finnlines-kokoelma.

Yhteispurjehduksessa (F-ships pool vuodesta 1983 alkaen) olleiden alusten tuottojen ja tappioiden tasaaminen kaikkien osakkaiden kesken oli vienyt ”pelihimon”. Yritysten uusi rönsyjen karsinta oli muoti-ilmiö, jolloin keskityttiin vain päätoimialaan. Ainakin Yhtyneet Paperitehtaat Oy:ssä ja Oulu Oy:ssä oli kuitenkin jo huomattu, että toisinaan huonoina aikoina laivanvarustus oli ollut paljon tuottoisampaa kuin varsinainen perustoimiala. Suomalaisteollisuuden laivojen omistus luisui 1980- ja 1990-luvuilla väijäämättä vaivihkaa ulkomaisiin käsiin lukuisissa omistusmyllerryksissä (henkilökohtainen tiedonanto Mattila 9.12.2003; Virtanen 2003, s. 251).

6.3 Metsänomistajien laivanvarustus Suomessa

Metsänomistajat perustivat Metsäliiton 16.1.1934 alkujaan Maataloustuottajain Keskusliiton (MTK) ja sen tytäryhtiöiden välityksellä pyöreän puun maastavientiä varten, jonka lopullisena liikkeelle sysäävänä tekijänä oli vuodenvaihteessa 1933–1934 ranskalaisten kanssa tekeillä ollut 90 000 pinokuutiometrin paperipuukauppa vuoden 1934 purjehduskaudelle, mikä edellytti vientiyrityksen perustamista. Syntyneen kaupan johdosta Ranskaan saatiin lopulta toimitettua jopa 162 158 pinokuutiometriä paperipuuta, jonka ansiosta metsänomistajat onnistuivat valtakunnallisesti kohentamaan selvästi puun hintatasoa, joka ennen suurkauppaa oli ollut laskusuuntainen. Perustettu Metsäliitto Oy, joka muuttui osuuskunnaksi 1947, oli metsänomistajien ratkaisu kotimaisen ”renkaan/puukehän/savujaon” (ts. metsäteollisuuden puunhankintakartelli) murtamiseksi ja siten kantohintojen kohottamiseksi (Kuisma, Siltala & Keskiarja 2014, s. 9–19; Zetterberg 1983, s. 42–48).



Kuva 28. Suomalainen höyrylaiva Silva (IMO 5327972) 2.7.1965 Schelde-joella. Metsäliiton vanhan-aikainen Silva oli hankittu käytettynä pyöreän raakapuun maastavientiä varten. Kuva J. F. van Puyvelde / Krzysztof Brzoza: kokoelma.

Puun vientimahdollisuuksien parantamiseksi ja tehostamiseksi edelleen, Metsäliitto päätti ryhtyä varustamotoimintaan mukaan lokakuussa 1959 ostamalla varsin edulliseen hintaan kymmenvuotiaan 2500 bruttorekisteritonnin Vilhelm Torkildsen -höyrylaivan Norjasta. Alus nimettiin Silvaksi (latinan kielen metsää tarkoittava nimi). Ajatuksena oli, että oman laivan avulla pystyttäisiin solmimaan myös suuria tarjottuja cif-kauppoja, joissa merirahti ja vakuutus sisältyisivät kauppahintaan ja lisäksi uskottiin saatavan kilpailijoita paremmat toimitus- ja myyntimahdollisuudet samalla kun sen avulla pääsisi seuraamaan merirahtien hintatasoa.

Puun vientiponnistelut omalla laivalla rajoittuivat vain sulan veden kauteen, sillä laivaa ei oltu vahvistettu jäissäkulkuun. Talvikausiksi laiva oli rahdattuna Välimeren-liikenteeseen. Laivahankinnan jälkeen raakapuun vientimäärät kuitenkin laskivat niin jyrkästi, että omia puutavarakuljetuksia riitti alukselle vain vuoteen 1964 saakka. Raakapuun vientimäärien merkittävään laskuun oli syynä suhdannevaihteluiden lisäksi puunkäytön voimakas kasvu kotimaassa samalla kun halvempaa raakapuuta oli enemmän tarjolla Euroopan markkinoille Neuvostoliitosta ja Kanadasta. Tämä lopulta kasvatti puun tuonnin Suomeen vientiä suuremmaksi. Tarpeettomaksi käynyt Silva myytiin lokakuussa 1965. Osasyynä myyntiin oli merirahtien hintojen jatkuva lasku ja laivojen käyttökustannusten nopea nousu, jotka veivät suurempia aluskokoja kohti (Zetterberg 1983, s. 205–209).

7. Oulu Osakeyhtiön varustamotoiminta

”Ouluyhtiölle oli ominaista, että pääyhtiöt pitivät käsissään tiukat ohjat, kun suunnitteilla oli jotain niiden omien laitosten toimialaan soveltuvaa. Raaka-aineosuuksien jakoon kajoaminen oli jyrkästi torjuttavaa, mutta näiden herkkien alueiden ulkopuolella liikkumatilaa oli. Etenkin silloin, kun pääyhtiöille oli tiedossa omaa hyötyä, ne antoivat täyden tukensa. Itse asiassa Ouluyhtiö olikin sopivin valtaamaan uusia alueita, kun pääyhtiön lopullinen riski puolittui.” (Virtanen 2003, s. 248–250).

Toinen Oulu Osakeyhtiön pääosakkaista, Veitsiluoto Oy, oli ryhtynyt jo marraskuussa 1947 aiemmin samana vuonna perustetun Oy Finnlines Ltd:n omistaneen Merivienti Oy:n osakkaaksi neljän prosentin osuudella. Seuraavalla vuosikymmenellä, 1950-luvulla, oli virinnyt jonkinlaista mielenkiintoa yhtiöiden yhteiseen laivahankkeeseen, jolloin Yhtyneet Paperitehtaat Oy tilasi ensimmäiset laivansa (Virtanen 2003, s. 248).

Oulu Osakeyhtiössä varustamotoimintaan ryhtymistä oli ennätetty aika ajoin miettiä ja suunnitella useaan otteeseen siihen mennessä kun lopulta varustamotoimintaan päätettiin ryhtyä kevätkesästä 1969.

”Koska kaupan luonne sekä kuljetusyksiköiden ja kuljetettavan tavarantoiminnan laatu on ollut voimakkaassa kehitysvaiheessa viime vuosina, suunnitelmien toteuttamista on lykätty. Sovelias ajankohdan katsottiin nyt tulleen ja päätös laivanvarustustoimintaan ryhtymisestä saatettiin tehdä.” (Oulu Osakeyhtiö 7.1969, s. 3).



Kuva 29. Toimitusjohtaja Reijo Merikanto oli Oulu Osakeyhtiön varustamotoiminnan keskeisin henkilö. Kuvassa hän tutustuu Oy Wärtsilä Ab:n Turun telakalta tilaamaansa kuivalastialus Tuiran (# 1200) telakkamalliin. Kuva Ilkka Laine, Sanomalehti Kaleva/Oulun maakunta-arkisto, Oulu: Oulu Osakeyhtiön arkisto.

Yhtiön palveluksessa vuodesta 1947 alkaen, toimitusjohtajana vuosina 1967–1981, diplomi-insinööri, tehtaan yli-insinööri ja vuorineuvos Reijo Merikanto lienee itse ollut ideoimassa Oulu Osakeyhtiön laivanvarustamotoimintaan ryhtymistä. Ainakin näin voisi päätellä hänen useista Perämeren talviliikenteestä antamistaan lausunnoista julkisuudessa. Hän oli ainakin joka tapauksessa erittäin keskeisessä asemassa laivahankinnoissa, sillä hänelle oli annettu tehtäväksi laiva-asioiden selvittäminen ja toteutus. Hänen toimikautensa aikana tapahtuivat kaikki Oulu Oy:n alushankinnat, lukuun ottamatta viimeiseksi jäänyttä puskuproomuyhdistelmä Mega-Mottia, joka tilattiin vasta Oulu Oy:n Veitsiluoto Oy:hyn sulautumisen jälkeen. Toimitusjohtaja Reijo Merikannon ohella varustamoasioiden hoidossa olivat aktiivisesti mukana myös talousjohtaja Juhani Lares ja markkinointipäällikkö ja puusepänteollisuuden johtaja ekonomi Olavi Rusko.

7.1 Oy Finnlines Ltd

Toisen maailmansodan jäljiltä Suomessa vallitsi tonnistopula. Vietinteollisuuden asemaa parantaakseen, johtavan valtiollisen metsäteollisuus yhtiön Enso-Gutzeit Oy:n johdolla ja sen toimitusjohtajan vuorineuvos Lehtisen aloitteesta, perustettiin 18.4.1947 laivoja omistava Merivienti Oy, jonka alkuun omistivat puoliksi Enso-Gutzeit Oy ja Kansaneläkelaitos. Marraskuussa 1947 Meriviennin osakepääomaa korotettiin, jolloin omistajiksi mukaan liittyivät Veitsiluoto Oy ja tukkukaupat: SOK, OTK, Tukku kauppajen Oy ja Kesko Oy, jonka seurauksena Enso-Gutzeit Oy:n ja Kansaneläkelaitoksen molempien osuus yhtiöstä laski 40 %:iin. Vuonna 1950 Kansaneläkelaitos myi puolet osakkeistaan Enso-Gutzeit Oy:lle, jolloin sen omistusosuus Merivienti Oy:stä nousi 60 %:iin. Vuonna 1954 vähemmistöosakkaiksi ryhtyivät Yhtyneet Paperitehtaat Oy ja maataloustukkukauppa Keskusosuusliike Hankkija (Pietikäinen 1998, s. 7).

Toukokuussa 1947 Enso-Gutzeit Oy osti enemmistön alusten hoito- ja rahtausyhtiö Oy Baltic Chartering Ab:sta, joka vuonna 1954 lakkautettiin ja sen tehtävät siirrettiin Oy Finnlines Ltd:lle.

Marraskuussa 1947 Merivienti Oy perusti tytäryhtiökseen Oy Finnlines Ltd:n hoitamaan omistamiensa alusten linjaliikennettä, alun perin Yhdysvaltojen itärannikon liikennettä. Vuoden 1970 loppuun mennessä Merivienti Oy sulautettiin Enso-Gutzeit Oy:öön jolloin vuosiksi 1970–1982 Finnlinestä tuli kokonaan Enso-Gutzeit Oy:n omistama tytäryhtiö (Karonen 1992, s. 18, 93–94).



Kuva 30. Oy Finnlines Ltd:n nimen virallinen fontti 1970–80-luvuilla. Piirroskuva Oy Finnlines Ltd.

Vuonna 1971 Enso-Gutzeit Oy perusti alushankintojansa varten uuden samannimisen Merivienti Oy:n jossa olivat osakkaina Enso-Gutzeit Oy 93 % ja sen tytäryhtiö Tornator Oy sekä Oy Finnlines Ltd, kumpikin 3,5 % osuudella.

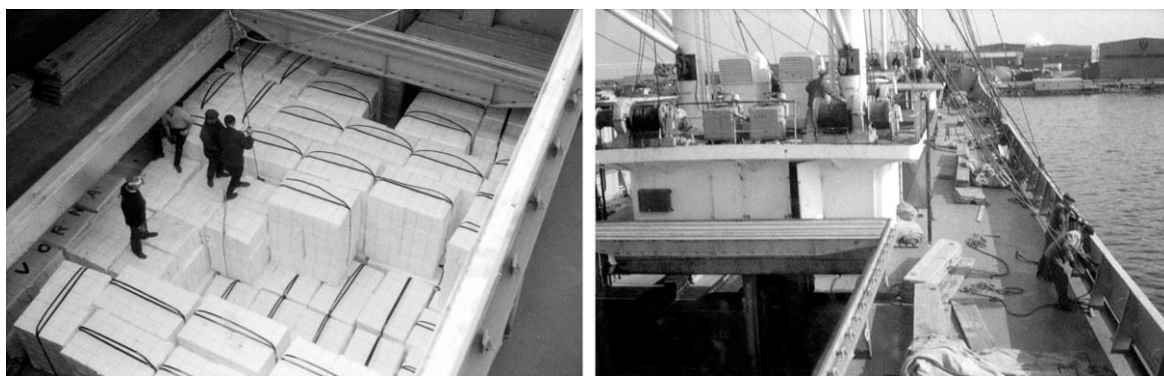
Vuonna 1982 Enso-Gutzeit Oy luopui Oy Finnlines Ltd:n osake-enemmistöstä samalla kun Merivienti Oy:n alukset myytiin. Vuoden 1983 kuluessa myös uusi Merivienti Oy sulautettiin Enso-Gutzeit Oy:n. Omistusjärjestelyjen seurauksena Enso-Gutzeit Oy:stä tuli kuitenkin suurin Effoan yksittäinen osakas (Karonen 1992, s. 125).

7.2 Finnkraft-luokka, paperin merikuljetuksen pioneirit

Rauma-Repolan Rauman telakan ensimmäinen uudisrakennus kotimaiselle tilaajalle oli Finnkraft (# 86) puunjalostusteollisuuden vientikuljetuksia varten vuonna 1956. Merivienti Oy:n 29.6.1955 tilaaman laivan suunnitteli ja rakennustyöt valvoi Finnlines (Uola 1996, s. 174; Blomberg 2010, s. 83). *”Luokituslaitos Norske Veritasin korkeimpaan luokkaan rakennettu, jäävahvisteinen Finnkraft luovutettiin tilaajalle 21. joulukuuta 1956, lyhyestä toimitusajasta huolimatta 10 päivää ennen määräaikaa. Laiva asetettiin Suomen ja Englannin väliseen liikenteeseen”* (Uola 1996, s.176).



Kuva 31. Finnkraft (# 86, IMO 5115214) Thames-joella Lontoon edustalla poijuun kiinnitettynä 7.3.1967. Kuva Krzysztof Brzoza: kokoelma.



Kuvat 32–33. Finnkraft on lastaamassa sellua Veitsiluodossa. Alusluokkansa ensimmäisessä laivassa, Finnkraftissa, olivat vielä perinteiset puuluukut (ts. lempuluukut) väli- ja sääkansilla. Luukut koostuivat lastiruuma-aukon kehykseen (ts. ruumankarveliin) sijoitetuista siirrettävistä teräspalkeista (kasattuna ruuman aukon päähän) ja niiden päälle käsityönä levitettävistä puulaudoista (ruuman aukon reunoilla läjissä), jotka lopulta peitettiin pressuilla ja kiinnitettiin terästangoilla. Koska toimenpide oli erityisen työläs ja paljon aikaa vievä, niin ahtaustaukojen, vesisateen ja lyhempien suojaisten merimatkojen ajaksi ruumanaukon päälle tavanomaisesti lastipuumella nostettiin vain pressu roikkumaan teltaksi kuten edellisessä kuvassa on selvästi havaittavissa. Koska välikannen ruumanaukonkehys ja ruuman luukku olivat korkeammalla kuin itse välikansi, oli trukin käyttö ruumassa ahtaustyössä mahdotonta, kuten myös paperirullien pystylastaus. Kuvasarja SLHY: Finnlines-kokoelma.

Korkealuokkaisena tunnetusta Finnkraftista (IMO 5115214) saatujen hyvien kokemusten perusteella Rauma-Repolalta pyydettiin tarjousta vuoden 1957 alussa samanlaisista aluksista. ”Telakka lupasi nopean toimituksen mikäli aluksia tilattaisiin useampia. Tämän johdosta Lehtinen suunnitteli Enso-Gutzeit Oy:n, Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n ja Merivienti Oy:n yhteistyötä, jotta aluksia voitaisiin tilata yhteensä viisi. Suunnitelma ei kuitenkaan toteutunut muuten kuin Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n osalta, jonka tilaamat kaksi alusta (m/s Simpele ja m/s Kaipola) tulivat valmistuttuaan purjehtimaan Finnlinesin hoidossa. 1960-luvulla samankaltainen suunnitelma sitten toteutui myös kokonaisuudessaan” (Karonen 1992, s. 48–49). Edellinen viittaus 1960-luvun suunnitelmaan tarkoittaa Wärtsilältä tilattuja ja Turussa rakennettuja Finnseal- ja Finnboston-luokkien lastilaivasarjoja, joihin vielä palataan yksityiskohtaisemmin tuonempana tekstin kohdassa: 7.8 Kotimaisen komitean tilaukset: Finnseal-, Finnboston- ja Finn-Amer-lastilaivasarjat.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy tilasi johtokunnan yksimielisellä siunauksella aamulla 28.6.1957 allekirjoitetulla liukuvahintaisella sopimuksella Rauma-Repolalta 360 Mmk kappalehintaan Finnkraft-luokan sisarparin Simpeleen (# 107, lopullinen hinta 467 566 536 mk) ja Kaipolan (# 108, lopullinen hinta 492 109 943 mk). Toimitusajoiksi oli sovittu lokakuu 1960 ja kesäkuu 1961 (Yhtyneet Paperitehtaat Oy pääkonttori 29.6.1957; Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Väinö Oksanen 21.7.1961). Alkujaan tilausta tehdessä kyse oli lähes Finnkraftin kaltaisista sisaruksista seuraavin muutoksin:

1. Kaaret ja välikaaret ruumissa ovat yhtä suuret. Pallepolviot eivät ole tankin toppia korkeammalla ruumassa.
2. 70 m pituudella asennetaan pääkannen yläpuolelle 2 m mittaiset välikaaret, jotka ovat samaa kokoa kuin samassa paikassa olevat pääkaaret. Polvioita ei ole.
3. Peräranka saa olla nykyistä rakennetta tai teräsvalua telakan harkinnan mukaan.
4. Potkurit ovat Gunial:ista tai vastaavasta aineesta.
5. Mastot lyhennetään sopivasti. Mikäli osoittautuu, että Bipod-mastot ovat halvemmat, telakka tekee ehdotuksen.
6. Kierroslukumittari asennetaan komentosillalle.
7. Asennetaan 200 litran sähkökäyttöinen kuumavedenvalmistaja pesuvesisysteemiin tai nykyiseen kuumavedenvalmistajaan lisätään sähköelementti. Teho 5 kW.
8. Perinteisten puisten ”lemppuluukkujen” sijaan MacGregorin lastiluukut suojakannella (sääkannella). Tässä vaiheessa ei kuitenkaan oltu kaavailtu patenttiluukkuja välikannelle joten ne olivat vielä Finnkraftin kaltaiset perinteiset puiset ”lemppuluukut”.
9. Eri pääkone, jota alkuun ei oltu nimetty.

Uudisrakennusprojektin edetessä laivoja kehitettiin edelleen tekemällä niihin useita muutoksia niin että lopulta valmistuneet Simpele ja Kaipola poikkesivat melkoisesti myös toisistaan ja vain etäisesti muistuttivat alkuperäistä lähtökohtaa, Finnkraftia. Simpeleestä Kaipola poikkesi selkeimmin kylmälastitiloillaan (Rauma-Repola Oy 1957; Rauma-Repola Oy. Rauman telakka ja konepaja 16.7.1957).

Finnkraftiin asennettu 2300 hv:n Howaldt-MAN G7Z 52/90 -pääkone oli koottu Kielistä ostetuista vanhoista ylijäämäosista (Uola 1996, s. 174). Simpeleen ja Kaipolan pääkoneiksi alkujaan oli suunniteltu 2900 hv:n B&W 550 VTBF-110. Liian pitkästä toimitusajasta johtuen B&W:n moottorin sijasta laivoihin lopulta valittiin telakan ehdotuksesta 2640 hv:n MAN K6Z 57/80-A, mikä aiheutti muutoksia jo valmiiksi suunniteltuihin konehuonejärjestelyihin (Rauma-Repola Oy pääkonttori 3.6.1957; Rauma-Repola Oy Rauman tehtaat 8.8.1957; Rauma-Repola Oy Rauman tehtaat 25.9.1957).



Kuva 34. Finnkraft on Riposton edustalla ankkurissa Sisiliassa syyskuussa 1968. Kuva Nino Raliti / SLHY: Finnlines-kokoelma.

Simpeleen ja Kaipolan tilaussopimuksessa telakalle oli annettu vielä sangen pitkä toimitusaika, hieman yli kolme vuotta, vaikka sitä olikin jo saatu sopimusneuvottelujen aikaan lyhennettyä ensimmäisen laivan osalta melkein neljästä vuodesta kolmeen vuoteen osittain juuri pääkoneen toimittajaa vaihtamalla jonka suora vaikutus oli telakan mukaan ehkä 3 kk (Yhtyneet Paperitehtaat Oy 6.6.1957; Yhtyneet Paperitehtaat Oy 13.6.1957). Yhtyneet laivojen tilaajana tiedusteli toistuvasti telakalta mahdollisuutta saada laivat valmiiksi sovittua aiemmin. Kun laivat päätettiin antaa Finnlinesin hoitoon ja liikenteeseen, asia konkretisoitui. Finnlines oli perustamassa Välimeren-linjaa, jonka vuoksi he olivat tarvitsemassa laivoja sovittuja valmistumisajankohtia aiemmin. Niinpä he kehottivat Yhtyneitä pääsemään ratkaisuun asiassa telakan kanssa, jotta laivat valmistuisivat aiemmin. Telakalla ei ollut halukkuutta muuttaa toimitusaikoja. Osittain tämä johtui siitä seikasta, että telakka oli saanut tilauksia Neuvostoliitosta ja niille oli varattu aikaa tuotannosta. Kun Oy Finnlines Ltd avasi uuden Välimeren-linjansa, Kaipola lähti Suomesta 16.2.1961 linjan ensimmäisenä laivana Italiaan. Tätä ennen Kaipola oli valmistumisensa jälkeen ennättänyt tekemään matkan Hampuriin ja Rotterdamiin.



Kuva 35. Finnkraft on lastaamassa kraftlineria Sunilasta Englantiin 1960-luvun loppupuoliskolla tai 1960–70-lukujen vaihteessa. Finnkraftin keulan edessä, kuvan oikeassa reunassa, on näkyvissä Rederi Ab Yrsan maarianhaminalainen Ylva (IMO 6516568). Kuva B. Godalin / SLHY: Finnlines-kokoelma.

Yhtyneissä oli huomattu laivojen kansinostureiden yleistyminen lastipuumien sijaan. Huomio oli herättänyt siinä määrin kiinnostusta, että Rauma-Repolalta tiedusteltiin 21.5.1957 päivätyllä kirjeellä alustavia teknillisiä- ja kustannustietoja saatavilla olevista nosturityypeistä. Samassa kirjeessä oli jo tiedustelu alustavasta ehdotuksesta etenkin norjalaislaivojen messeissä tuolloin yleistyneestä ja Suomen Merimies-Unioni ry:n puheenjohtajan Niilo Wällärin hieman myöhemmin 6.9.1957 kirjeitse esittämästä ”cafeteria-järjestelmästä”, joka ei kuitenkaan lopulta toteutunut liian korkean 2 Mmk lisähinnan vuoksi (Oy Finnlines Ltd, Mauri Piironen 5.12.1958; Oy Finnlines Ltd 3/1972, s. 8; Suomen Merimies-Unioni ry, Niilo Wälläri 6.9.1957; Uusi-Suomi 1961; Yhtyneet Paperitehtaat Oy 21.5.1957; Yhtyneet Paperitehtaat Oy laivatoimikunta, Väinö Oksanen 21.11.1958; Yhtyneet Paperitehtaat Oy laivatoimikunta, Sakari T. Lehto 10.4.1958; Yhtyneet Paperitehtaat Oy 3/1962, s. 57).

26.2.1958 kapteeni Ginmanin, insinööri Sundströmin ja johtaja Brandtin neuvotteluissa kapteeni Ginman ilmaisi mielipiteensä siitä, että 27 miehen vahvuudella kulkeva Finnkraft olisi sellaisenaan miehitettävä 28 henkilöllä, mutta varustettaessa patenttiluukuilla ja nostureilla miehistöksi riittäisi 26 henkilöä. Tämän lisäksi järjestelyllä meriklaari nopeutuisi 2,5 tunnilla satamaa kohden (Yhtyneet Paperitehtaat Oy, B.-C. Brandt 26.2.1958).

Yhtyneitten laivatoimikunnan kokouksia työllisti vuoden 1958 ja seuraavan vuoden alun pohdinta siitä, tulisiko välikansille patenttiluukut, millainen tuuletus tulisi lastitiloihin, millaiset kraanat ja millä ulottuvuudella tulisi valita lastipuumien sijasta, millaiset satamageneraattorit-aggregaatit, kuka saa sähköasennussopimuksen ja tuleeko laivoihin

tasa- vai vaihtovirta. Neljä viimeksi mainittua seikkaa olivat riippuvaisia toisistaan. Jo kertaalleen valitut Asean kraanat tulivat vielä uudelleen tarkastelun kohteeksi, kun muut sähkölaitteistoihin ja niiden asennukseen liittyvät päätökset olivat vielä tekemättä. Lopulta kuitenkin päädyttiin 16 metrin pituisilla armeilla varustettuihin hampurilaisen Kampnagelin nostureihin, joita pidettiin Aseaa yksinkertaisempina käyttää sekä paremmin tehtyinä, ja jotka edellyttivät kuitenkin Siemensin sähkölaitteita ja asennustyötä samalla mahdollistaen myös valitun vaihtovirran. Lisäksi Kampnagelin kraanat olivat hieman edullisemmat ja kevyemmät kuin Asean.

Helsingissä 9.5.1958 pidetyssä laivatoimikunnan kokouksessa päätettiin, ettei välikannelle asennetaisi patenttiluukkuja, sillä niistä aiheutuneet lisäkulut olisivat olleet noin 5,2 Mmk laivalta. Samalla huomioitiin Finnkraftin tuleva telakointi saman vuoden kesäkuussa, jolloin kävisi esille, tarvitsisiko sen runkoa vahvistaa. Vain kuukautta aiemmin 10.4.1958 pidetyssä laivatoimikunnan kokouksessa oltiin pohdittu laivojen vahvistustarvetta rungon vesirajan ylä- ja alapuolelta ja pohjan etuosassa (Yhtyneet Paperitehtaat Oy laivatoimikunta, Väinö Oksanen 9.5.1958; Yhtyneet Paperitehtaat Oy laivatoimikunta, Sakari T. Lehto 10.4.1958).

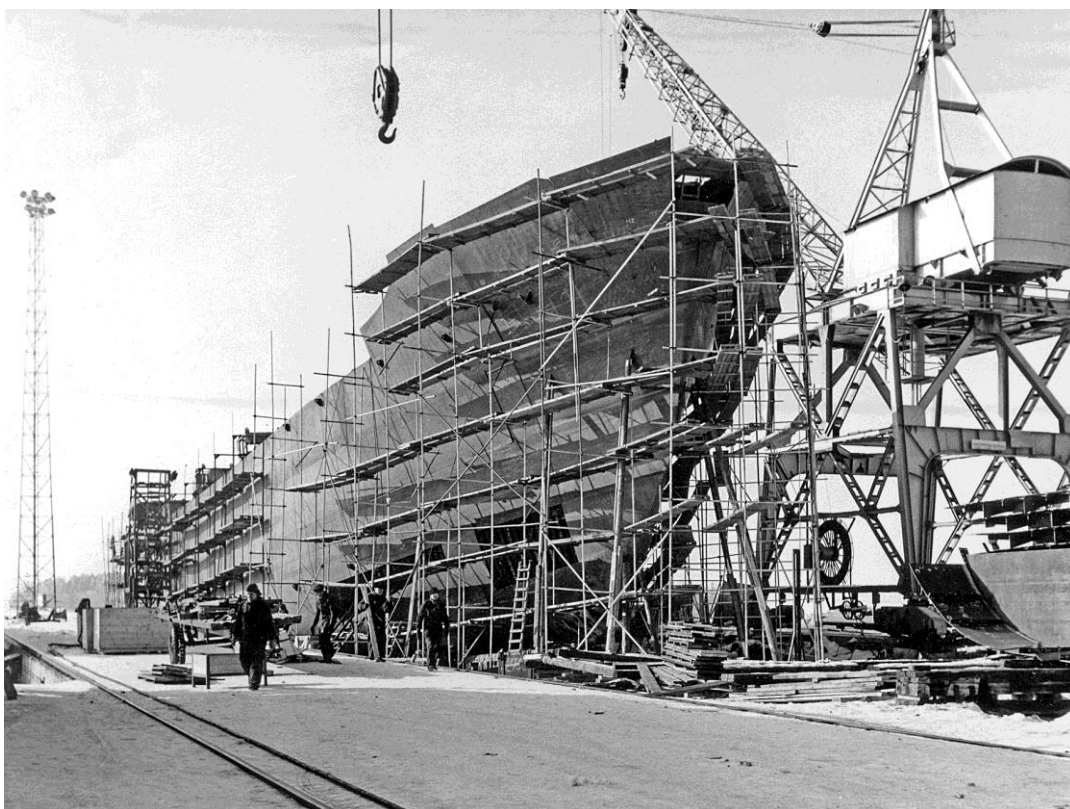
Valkeakoskella 26.5.1959 pidetyssä Yhtyneitten laivatoimikunnan kokouksessa diplomi-insinööri Pentti Mäkinen Finnlinesiltä selosti trukkilastauksen mahdollistavista sileistä välikannen luukuista, joista oli saatu myönteisiä kokemuksia Haminan Lakulahdessa eräistä uusimmista laivoista. Luukkujen muutoshinnaksi oli tuolloin arvioitu 5 Mmk laivaa kohden. Niinpä vain hieman myöhemmin jo aiemmasta kielteisestä päätöksestä huolimatta molempien laivojen, Simpeleen (# 107) ja Kaipolan (# 108), välikannet päätettiin lopulta kuitenkin varustaa MacGregorin patenttiluukuilla. Kokouksessa päätettiin tutkia jäähdytysalusten ja tuuletettujen alusten tarvetta ja tarpeen jakaantumista eri vuodenajoille sekä selvittää maahantuojilta oletetulta linjalta mahdollisesti esiintyvien lastien määrät ja maksetut rahdit. Myös tislatusmäntyöljyn ja terosiinin kuljetuksesta syvätankeissa oli keskustelua (Yhtyneet Paperitehtaat Oy 26.5.1959; Ankerlökken MacGregor Company Ab 22.10.1959).

Varustamon tiedusteluun molempien laivojen, Simpeleen (# 107) ja Kaipolan (# 108), 2-ruuman varustamiseksi jäähdytystilaksi telakka ilmoitti 23.10.1959 päivätyssä vastauksessaan, ettei se asian monitahoisuuden johdosta niin myöhäisessä suunnittelun vaiheessa ollut mitenkään enää mahdollista ensimmäisen laivan osalta (Rauma-Repola Oy Rauman tehtaat 23.10.1959).

Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n pääkonttori 30.11.1959 antoi vahvistuksen Rauma-Repola Oy:n osto-osastolle molempien alusten, Simpeleen (# 107) ja Kaipolan (# 108), syvätankin varustamiseksi mäntyöljyn kuljetusta varten. Varustelu käsitti keulan syvätankin maalauksen, sekä täyttö- ja tyhjennyslaitteet (Yhtyneet Paperitehtaat Oy pääkonttori 30.11.1959; Rauma-Repola Oy Rauman tehtaat 5.8.1959).



Kuva 36. Alusluokan toisena laivana Simpele (# 107) on rakenteilla Rauma-Repoli Oy:n Rauman telakan petillä kevättalvella 1960. Ruumankarvelit alkavat hahmottua. Kuva UPM:n keskusarkisto, Valkeakoski: UPM arkisto.



Kuva 37. Alusluokan toisena laivana Simpele on rakenteilla Rauma-Repoli Oy:n Rauman telakan petillä kevättalvella 1960. Kuva UPM:n keskusarkisto, Valkeakoski: UPM arkisto.

24.3.1960 pidetyssä laivatoimikunnan kokouksessa päätettiin tilata laivoista myöhemmin valmistuvaan Kaipolaan jäähdytystilat telakan aikaisemmin tekemän ehdotuksen pohjalta (Yhtyneet Paperitehtaat Oy laivatoimikunta, Väinö Oksanen 24.3.1960). *”Rauma-Repolan ehdotuksen mukaisesti pidettiin parhaimpana ratkaisuna perimmäiseen alaruumaan sijoitettava jäähdytystila yhteensä n. 20.000 j³ jaettuna yhteen 12.000 j³:n ja kahteen 6.000 j³:n tilaan. Todettiin, että tällaisen lastitilan rakentaminen vie 70 paperitonnia vastaavan rahtitilan ja että jäähdytystilojen käyttö Suomesta pois päin tapahtuvilla matkoilla paperin kuljetukseen käy hankalammaksi, mutta on kuitenkin mahdollista. Toisaalta todettiin perustuen maisteri Faleniuksen matkakertomuksesta saatuihin tietoihin, että kysymyksessä olevasta jäähdytystilasta on mahdollista saada noin 7 milj. markan rahtitulot yhdeltä matkalta Kreikasta Suomeen, jos on saatavissa sopiva viinirypälekuljetus.”* Aiemmassa laivatoimikunnan kokouksessa 7.1.1960 oli myös päätetty varustaa Kaipolan keularuuma 25-kertaisella tuuletuksella (Yhtyneet Paperitehtaat Oy laivatoimikunta, Toivo Tiainen 7.1.1960; Yhtyneet Paperitehtaat Oy laivatoimikunta, Väinö Oksanen 8.3.1960).



Kuva 38. Vuonna 1961 valmistunut Kaipola (# 108) oli alusluokkansa kolmas ja viimeinen. Kuva UPM:n keskusarkisto, Valkeakoski: UPM arkisto.

Finnkraft-luokan alukset olivat rakennettu maamme korkeimpaan senhetkiseen 1 A - jääluokkaan. Tuolloin 1950-luvulla laivojen rungon muotoilu ja jäävahvistukset perustuivat saavutetun kokemuksen lisäksi ainakin osittain vääriin olettamuksiin varsinaisen tutkimustiedon vielä puuttuessa. Alusluokka kärsikin toistuvasti vakavista jäävaurioista talvikausina jäissä toimiessaan. Kuten jo edellä varsin selvästi ilmeni, olivat mahdolliset ongelmat rungon kestävyudessa tiedostettu Yhtyneissä Paperitehtaissa Simpeleen (# 107) ja Kaipolan (# 108) tilausprosessin yhteydessä jo vuonna 1958. Merkillepantavaa onkin se seikka, että seuraavien alustilausten tarjouspyynnöissään 1960-luvulla Yhtyneet edellytti 10 % materiaalilisäystä rungon osalta luokituslaitoksien edellyttämään määrään sen parhaassa jääluokassa.

Jäänmurtajia rakentavana telakkana kunnostautunut Oy Wärtsilä Ab:n Helsingin Telakka teki laajaa tutkimustyötä jääpaineiden selvittämiseksi ja laivan rungon lujuusosien laskemiseksi, joten he olivat sittemmin oikeutetusti edustettuna Merenkulkuhallituksen työryhmässä vuonna 1970 jääluokkamääräysten uusimiseksi. Aiheesta kuitenkin alkoi olla saatavilla enemmän tutkimustietoa vasta 1970-luvulta alkaen, kun maan ensimmäinen jäänmurtamislaboratorio valmistui Wärtsilälle Helsingin Vallilaan loppuvuodesta 1969 yhteistyössä Esson kanssa osana Manhattan (IMO 5219369)-tankkeriprojektia. Teknillisen korkeakoulun laivalaboratorio valmistui Espoon Otaniemeen marraskuussa 1970 ja merentutkimusala Aranda (IMO 6604121) teki jäätutkimuksia ulkomerellä vuosina 1975 ja 1977. Wärtsilän arktinen tutkimuskeskus Helsingissä otettiin käyttöön vuonna 1983 (Haavikko 1984, s. 132–138; Oy Laivastolehti 2.1973; Oy Laivastolehti 3.1981; Oy Laivastolehti 3.1983; Pohjanpalo 1978, s. 187, 239, 249–252; Brzoza 2010, s. 65–66).

Kovana jäätalvena 1962–1963 Kaipola sai jäävaurion vajaassa lastissa, jolloin laiva oli heikoimmillaan ottamaan vastaan jään puristuksen, 21.–22.2.1963 Selkämerellä 3–4 beaufortin sivutuulella matkalla Mäntyluodosta Haminaan jäänmurtaja Karhun avustuksessa. Tuolloin aluksen laudoitusta oli painunut sisään vesilinjassa kaksoispohjan ja välikannen väliltä 2-luukun keulakantista 4-luukun puoliväliin olevalta 40 metrin matkalta, jossa painaumat olivat suurimmillaan oikealla puolella noin 20 cm ja vasemmalla puolella noin 10 cm. Sivukaarien taipumisen johdosta 1- ja 2-ruuman välilaipio oli oikealta puolen painunut kasaan ja osa välikannen kansipalkeista oli taipunut. Haverista ei aiheutunut laivalle vuotoja (Koivula 27.2.1963; Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Oksanen 25.2.1963).



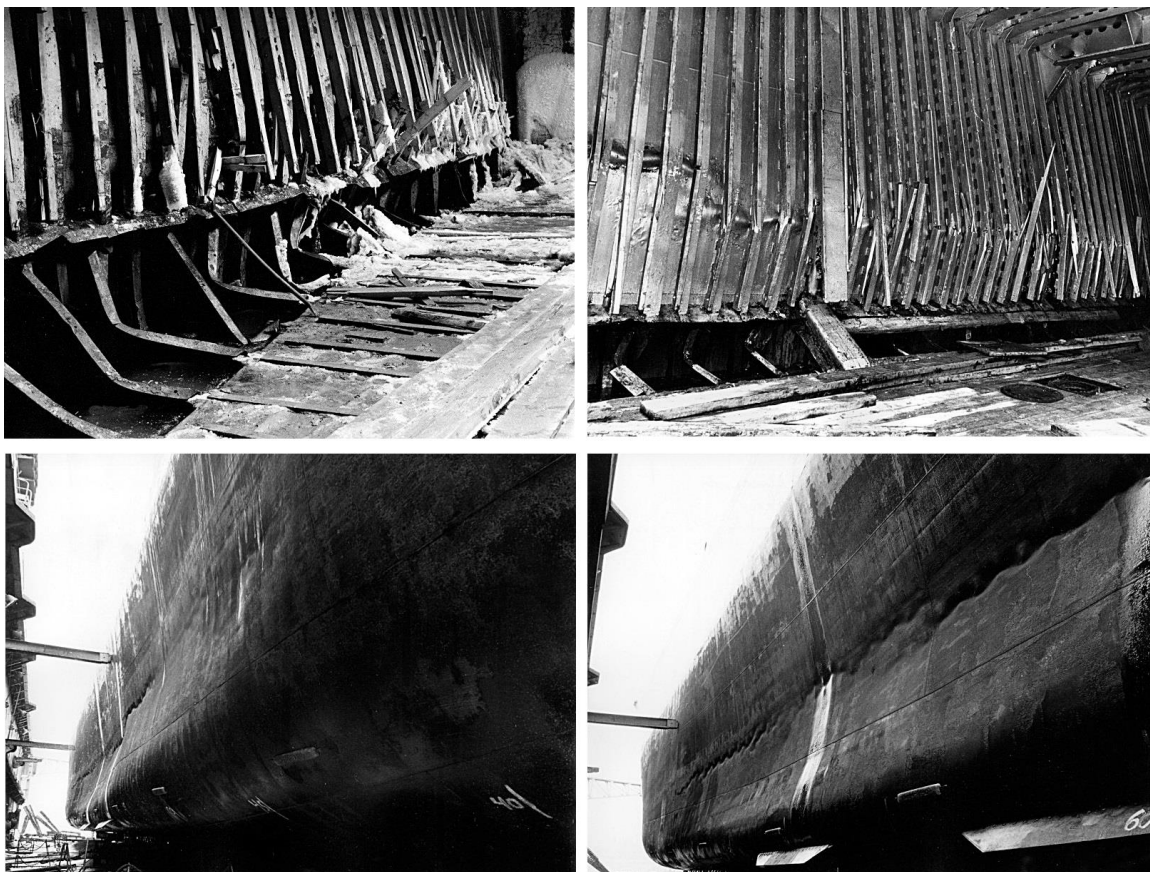
Kuva 39. Kaipolan jäävaurio 22.2.1963. Kuva UPM:n keskusarkisto, Valkeakoski: UPM arkisto.

Normaalitalvena 1963–1964 Perämerellä 29.–30.4.1964 Kaipola oli matkalla Helsingistä Ouluun painolastissa. Alkuun matkaa oli tehty jäänmurtaja Voiman (IMO 5383158) saattueessa seuraavassa järjestyksessä: Ritva Dan (IMO 5297048), Simpele, Nina (IMO 5407409), Kaipola ja Helga Russ (IMO 5146720). Jäätilanteen vaikeutuessa jäänmurtaja Tarmo (IMO 5352886) antoi pohjoisemmasta määräyksen Helga Russille, ettei se enää saa jatkaa matkaa. Tarmo otti sittemmin saattueen johtoonsa Voiman palatessa takaisin etelään. Jäätilanteen vaikeutuessa ja jääpalasten ollessa noin 80 cm paksuja, Kaipola jäi useita kertoja kiinni uomaan, josta Tarmo kävi ensiksi leikkaamassa Kaipolan irti. Myöhemmin Kaipola jäi kiinni ja pääsi irti uudestaan omin voimin ja silloin tyhjennettiin keulapiikki ja keulan syvätankki potkurin saamiseksi alemmas potkurivaurioiden välttämiseksi. Tämän jälkeen Kaipola jäätynä uudelleen kiinni uomaan, jolloin Tarmo otti Kaipolan hinaukseen 35 minuutiksi, jonka jälkeen matka oli jatkunut seuraten jäänmurtaja

Karhua ja lopulta saavuttu kuusi tuntia myöhemmin Oulun satama-alueelle. Matkan aikana tehdyissä sisäpuolisissa tarkastuksissa havaittiin jäävaurioita keulassa vasemmalta puolelta kaarien 112–121 välistä jossa oli levyt painuneet sisään pahimmillaan 35–40 cm. *"Painauman kohdalta edellämainitut kaaret olivat vääntyneet ja murtuneet poikki sekä osaksi revenneet irti levyistä."* *"Myöskin välikansi oli vääntyneiden kaarien polvilevyjen kohdalta noussut ylös noin 1 cm."* Satamassa tehdyssä ulkopuolisessa tarkastuksessa todettiin keulassa molemmilla puolilla 1 cm syviä ja 30 cm pitkiä painaumia (Laakso 6.5.1964).

Simpeleen (IMO 5328835) jäävaurio Perämerellä matkalla Kemistä Pietarsaareen 1901,3 tonnin selluloosa- ja paperilastissa jäänmurtaja Karhun (IMO 5182205) avustamana 6.5.1964: Vahinkoina vasemman puolen rungon levystössä painaumia noin 9 metrin matkalla ja oikean puolen levystössä painaumia noin 14 metrin matkalla suurimpien painaumien ollessa 20–25 cm syviä. Lisäksi vasemmalla puolella luukku numero 1:n kohdalla oli välikansi taipunut 4 metrin matkalla ja 4 pantturia vääntynyt (Suomalainen T. 9.5.1964).

Oulu Oy:lle laivan hankintaa varten tehdystä tarkastuskertomuksesta Kaipolaan Haminan Hillossa 1.5.1969 tehdystä tarkastuksesta käy esille myös useita korjauksia edellyttäviä jään aiheuttamia painaumia boottop-alueelta (Hilbert ja Estlander 17.6.1969).



Kuvat 40–43. Finnkraftin jäävauriot esillä Uudenkaupungin telakalla maaliskuussa vuonna 1971. Kuvasarja Matti Varjus / SHLY: Finnlines-kokoelma.

Normaalitalvena 1970–1971 Finnkraft joutui saamiensa jäävaurioiden aiheuttamien vuotojen vuoksi uppoamisvaaraan 22.3.1971 ollessaan matkalla vajaassa lastissa Pietarsaareen purkamaan lastia Perämeren eteläosassa Ruotsin rannikon tuntumassa Stora

Fjäderäggistä noin 10 meripeninkulmaa itään jäänmurtaja Avun (IMO 6920094) avustuksessa 8–9 beaufortin pohjoiskoillis-myrskyssä. Jäänmurtaja Avun ottaessa Finnkraftin haarukkahinaukseen, Finnkraftin pollari, johon Avun hinausvaijeri oli kiinnitettynä, katkesi ja irtosi kannesta. *”Alus sai melkoisia vaurioita kylkiinsä ja alkoi vuotaa useammasta kohdasta. Kun sen omat pumpput eivät kyenneet poistamaan sisääntunkeutuvia vesimääriä, saatiin tilanne hallintaan vasta sitten kun Avusta siirrettiin voimakkaampi pumppu Finnkraftiin.”* Pahimmillaan Finnkraft kallistui oikealle kymmenen astetta ja enimmillään kakkosruumassa oli vettä kaksi metriä. 97 metriä pitkän aluksen kyljet olivat painuneet sisälle kummaltakin puolelta noin 40 metrin pituudelta syvimmillään jopa 85 cm. Jääluokan edellytyksenä ollut jääjäykiste tai vaihtoehtoisesti jäävahvistettu vyöhyke oli jäänyt rakentamatta. Vuoden 1971 jääluokkamääräyksen mukaan laivan jääluokka oli ollut korkeintaan 1 C (Jussila 1992, s. 152; Jääsalo 1980, s. 126–127; Oy Finnlines Ltd 2/1971, s. 4; Oy Laivastolehti 4/1971, s. 9; Vapalahti 1997, s. 149–150).

Leutona talvena 25.4.1972 noin kello 23 aikoihin Varjakalle (entinen Kaipola) aiheutui jäävaurioita Perämerellä matkalla Kemin Ajokseen jäänmurtaja Varman (IMO 6814245) avustuksessa (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 19.5.1972).

”M/s Simpele ja m/s Kaipola olivat ensimmäiset alukset, jotka suunniteltiin erityisesti paperin kuljetukseen, toisin sanoen paperirullien pystylastausta varten. Ratkaisu toteutettiin Finnpapin ehdotuksesta. Tämä laivaustapa katsottiin tarpeelliseksi, koska painokoneiden ajonopeudet olivat maailmalla kasvaneet. Vaatimuksena oli paperirullien ehdottoman hyvä kunto. Makuulastauksessa oli aina riski rullien vaurioitumiselle ja litteäksi painumiselle. Alukset tilasi Yhtyneet Paperitehtaat Oy ja ne rakennettiin Rauma-Repolan telakalla. Simpele valmistui vuonna 1960 ja Kaipola vuonna 1961. Alukset suunniteltiin ja rakennettiin Finnlinesin erittelyn pohjalta.

Tämä oli uusi kehityssuunta ja merkittävä askel parannettaessa ja tehostettaessa korkealaatuisen paperin merikuljetuksia. Paperirullien pystylastaus merkitsi uuden kuljetusaikakauden alkua, ja siihen Finnlines oli kilpailijoitaan selvästi edistyksellisemmin valmistautunut.

Varsinkaan saksalaiset varustamot, kuten Ernst Russ ja Gehrckens Line, joilla oli ollut laajoja paperinkuljetussopimuksia Suomesta useiden vuosien ajan, eivät katsoneet uutta kuljetustapaa mitenkään suosiollisesti. Saksalaisvarustamoiden laivat olivat vanhoja, joten paperirullien pystylastaukset olivat niissä teknisesti vaikeasti toteutettavissa. On selvää, että markkinaosuuksien nopea menetys tuotti mielipahaa” (Blomberg 2010, s. 83–85).

Saksalaisen Heinrich Martin Gehrckens -varustamon ensimmäinen kokonaan uudentyyppinen jäävahvistettu paperilaiva, Cremon (IMO 6501537), valmistui 14.1.1965 Nobiskrug GmbH:n telakalta Rendsburgista, josta valmistuivat vielä sen sisaret Wandrahm (IMO 6704969) 15.12.1966 ja Brook (IMO 6723941) 27.9.1967 (Detlefsen 2000, s. 70: Verg 1980, s. 122–123).

Kolmen ulkomaisen varustamon vetäytyminen pois Suomen liikenteestä loppuvuodesta 1973 näkyi kotimaisten laivojen kysynnän kasvuna (Yhtyneet Paperitehtaat Oy 1.2.1974).

7.3 Ensimmäinen laiva, Yhtyneiltä Kaipola Oululle Varjakaksi

Yhtyneissä oli ruvettu valmistelemaan Simpele- ja Kaipola-laivojen myyntiä vuoden 1967 alussa. Rahoitustilanteen parantamiseksi oli aluksi ehdolla pelkästään Simpeleen tai jopa kaikkien laivojen myynti. Vaihtoehtoisena ratkaisuna oli molempien Simpeleen ja Kaipolan myynti kahden uudisrakennuksen rahoittamiseksi (Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Tuus 20.1.1967).



Kuva 44. Oy Finnlines Ltd:n hoidossa olevat Finnalpino (IMO 5115135) ja Kaipola ankkurissa ja poijuissa kiinni suojaaisessa lahdenpoukamassa Pasajesissa, Pohjois-Espanjassa. Kapean salmen takaa avautuu Biskajanlahti. Kuva UPM:n keskusarkisto, Valkeakoski: UPM arkisto.



Kuva 45. Kaipolan lastiruuman välikansi paperilastia purettaessa Purfleetissa. Pienet luukut hankaloittivat ahtaustyötä merkittävästi lastiruumissa, kun nosturilla ei voinut sijoittaa lastia suoraan paikalleen lastiruuman reunoille tai nostaa suoraan paikaltaan. Kuva UPM:n keskusarkisto, Valkeakoski: UPM arkisto.



Kuva 46. Uuden alussukupolven avoimissa laivoissa lasti voitiin sijoittaa nostureilla suoraan paikoilleen. Varjakan lastausta Rauman Iso-Hakunissa 26.8.1994. Lastiruumassa on jo Jämsänkosken, Kaipolan ja Kajaanin tehtaitten paperirullia lastina. Kuva Jukka Huotari.

Hieman vajaan kymmenen vuoden käyttökokemuksen perusteella Yhtyneissä nähtiin Simpeleen ja Kaipolan keskeisinä ongelmina niiden pienet luukut, heikot rungot, heikko navigointivarustus (esimerkiksi jopa hyrräkompassin puuttuminen), pienet koneet (toisin sanoen hidas kulkunopeus sekä hidas lastaus- ja purkausnopeus). Kaipolassa ylimääräiseksi ongelmaksi osottautui jäähdytystilat, joille suunniteltu käyttö ja tuotot eivät toteutuneet, vaan päinvastoin paperin kuljettaminen niissä ei onnistunut ilman erittäin runsaita lastivahinkoja ja selluloosan lastauksesta jouduttiin maksamaan ”boxilisää” ylimääräisinä lastauskuluina, eikä paluumatkoille löytynytkään riittävästi sopivia jäähdytyslasteja. Harkinnassa oli ollut laivojen modernisointi, joka kuitenkin todettiin laivatoimikunnan keskusteluissa kannattamattomaksi. Pääkannen (välikannen) avaaminen olisi maksanut 90 000 mk, ja jos samalla olisi tehty suojakannen (sääkannen) muutostyöt, niin kustannukset olisivat kohonneet 500 000 markkaan. Lisäksi Kaipolasta olisi purettava jäähdytystilat ja ilmanvaihtokanavat. Modernisoinnin kannattamattomuutta korosti erityisesti se seikka, etteivät tehtävät muutostyöt poistaisi tilattavien uudisrakennuksien tarvetta yhä edelleen kasvavan kuljetustarpeen johdosta (Oy Finnlines Ltd 12.6.1969; Yhtyneet Paperitehtaat Oy laivatoimikunta, Toivo Tiainen 7.2.1969).

Lopulta Kaipolan jäähdytystilat kuitenkin purettiin Raumalla Rauma-Repola Oy:n telakalla syyskuussa vuonna 1969 suoritetussa luovutustelakoinnissa aluksen tullessa myydyksi Oulu Osakeyhtiölle (henkilökohtainen tiedonanto Raimo Lappalainen 15.10.2013).

Huhtikuussa 1969 Yhtyneet Paperitehtaat Oy:ssä käydyt keskustelut laivakannan uudistamiseksi alkoivat tuottaa tulosta. Simpele ja Kaipola myytäisiin sekä tehtäisiin hankintasopimus kahden n. 6400 dwt:n kuivalastialuksen rakentamisesta. Ensiksi myytäisiin Kaipola, joka oli helpommin irrotettavissa sen hetkisestä liikenteestä. Kaipolaa oli sitoumuksetta tarjottu Oulu Oy:lle 3,8 Mmk:n hinnasta. Oulu Oy:llä ei kuitenkaan ollut päätöksentekovalmiutta ennen tulevaa toukokuun puoliväliä. Kaipolaa olikin jo tarjottu yhden miljoonan dollarin hinnasta oslolaisen meklarin Joachim Grieg & Co. välityksellä yleisille markkinoille, josta varteenotettavaksi ostajaehdokkaaksi oli ilmaantunut hampurilainen Messrs. Levante Lines GmbH., joten laivanluovutukseksi oli jo ennakoivasti kaavailtu 30.6.1969 (Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Väinö Oksanen 30.4.1969).

Kauppa hampurilaisten kanssa jäi kuitenkin toteutumatta, joten Oulu Oy:lle tarjoutui toinen tilaisuus laivan hankintaan. 20.5.1969 pidetyssä johtokunnan puhelinkokouksessa päätettiin esittää hallintoneuvostolle laivahankinnan hyväksymistä (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 20.5.1969). 5.6.1969 pidetyssä hallintoneuvoston kokouksessa Helsingin Suomalaisella Klubilla tehtiin myönteinen periaatepäätös laivanvarustamotoiminnan ottamisesta yhtiön toimialojen joukkoon ja annettiin johtokunnan tehtäväksi asian edelleen kehittäminen päätösvaltuuksin laivahankinnoista ja niihin liittyvistä investoinneista. Samalla päätettiin pitää ylimääräinen yhtiökokous Oulu Osakeyhtiön yhtiöjärjestyksen täydentämiseksi siten, että myös laivanvarustustoiminta katsottaisiin kuuluvan yhtiön toimialoihin (Oulu Osakeyhtiö hallintoneuvosto, Reijo Merikanto 5.6.1969).

Reijo Merikannon esityksessä n:o 13/1969 johtokunnalle perusteltiin laivanvarustamotoimintaan ryhtymistä omakohtaisen kokemuksen hankkimisella alasta, joka merkittävästi sivuaa vientiyrityksiä kuten Oulu Oy:tä ja sen osakasyhtiötä Kajaani Oy:tä ja Veitsiluoto Oy:tä. Näin saataisiin omakohtainen tuntuma niin tämän toiminnan taloudellisesta ja organisatorisesta puolesta. Siten voitaisiin olla omin kokemukseräisin mielipitein mukana suunnittelemassa rahtaustapoja ja -järjestelyjä ilmeisten kustannussäästöjen saavuttamiseksi. Esimerkkinä asiassa oli Yhtyneet Paperitehtaat Oy:ltä saadun ilmoituksen mukaan myönteiset kokemukset. Laivainvestointien nopea toteutettavuus nähtiin myös etuna. *"Kannattavuustarkastelun tuloksia arvosteltaessa on luonnollisesti pidettävä mielessä myönteiseen suuntaan vaikuttavana tekijänä sitä, että laivanvarustustoiminta välillisesti vaikuttaa suomien poistojenjärjestelymahdollisuuksien ansiosta koko liiketoiminnan yhteistulokseen."* (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 2.5.1969).

24.6.1969 tehdyllä esisopimuksella Yhtyneet Paperitehtaat myi Kaipolan Oulu Osakeyhtiölle 3,650 Mmk hintaan. Allekirjoittajina olivat Yhtyneitten puolelta Väinö Oksanen ja Brandt sekä Oulu-yhtiön puolesta Reijo Merikanto ja Kuusisto (Oulu Osakeyhtiö ja

Yhtyneet Paperitehtaat Oy 24.6.1969).

Laivan hoito annettiin Oy Finnlines Ltd:n tehtäväksi, ja erillinen hoitosopimus tehtiin 25.6.1969.

Kaipolan pariviikkoinen luovutustelakointi järjestettiin Raumalla laivan rakentaneen Rauma-Repola Oy:n allastelakassa. Laivan virallinen luovutus ja nimenvaihto Varjakaksi tapahtui ilman juhlallisuuksia 23.9.1969 klo 12.00, (Oulu Osakeyhtiö 11.1969; Oulu Osakeyhtiö ja Yhtyneet Paperitehtaat Oy 23.9.1969).

Telakoinnin jälkeen laiva lastasi Raumalla josta se lähti 27.9.1969 vielä lisää lastaamaan Kotkaan. Näistä koostui Varjakan ensimmäinen lasti Englantiin (Oulu Osakeyhtiö 9.1969, s. 3).



Kuva 47. Varjaka lastaa Oulun syväsatamassa Kajaani Oy:n paperirullia ja ennätysellisen suurta yli 500 tonnin Oulu Osakeyhtiön Oulux-lastulevyerää Englantiin syyskuun lopulla vuonna 1972 (Oulu Osakeyhtiö 10.1972). Kuva Oulun maakunta-arkisto: Oulu Oy-kokoelma.



Kuva 48. Varjakka vierellään luotsikutteri Thames-joella Lontoon edustalla 1970-luvulla. Kuva Krzysztof Brzoza: kokoelma.

7.4 Varjakka

7.4.1 Nimikilpailu

Oulu Osakeyhtiön Hakkeita-perhelehden (henkilöstölehden) heinäkuun 1969 numerossa julistettiin hankitun Kaipola-laivan uudelleennimeämiseksi nimikilpailu yhtiöläisväelle. Tavoitteena oli saada Oulun ja Pohjois-Suomen merenkulkuperinteisiin liittyviä nimi-ehdotuksia. Mahdollisia olivat myös rahtausmarkkinoita tukevat Finn-alkuiset nimet (Oulu Osakeyhtiö, heinäkuu 1969, s. 3).

Nimikilpailuun osallistui kaikkiaan 50 henkilöä yhteensä 247:llä ehdotuksella. Pitkä nelisivuinen nimilista sisälsi runsaasti Cell-, Finn-, North-, Oulu-, Polar / Polaris- ja Pohja-etuliitteisiä sekalaisia ouluhenkisiä nimiä paikkojen ja henkilöiden nimien lisäksi, sekä niiden yhdistelmiä. Polaris oli Oulu Osakeyhtiön oma sellumerkki. Sopivan nimen valitsemiseksi laivalle oli myös käyty läpi luettelo oululaisista laivoista vuosilta 1765–1875 (Oulu Osakeyhtiö 5.8.1969; Oulu Osakeyhtiö, syyskuu 1969, s. 3; Snellman 1974).

Toimitusjohtaja Reijo Merikannon tekemässä laivan nimeämisesityksessä johtokunnalle oli koottu päällimmäiseksi nousseet nimiehdotukset listaksi (Oulu Osakeyhtiö Reijo Merikanto 14.8.1969).

Taulukko 1. Päällimmäiset nimiehdotukset Kaipolan uudelleennimeämiseksi (Oulu Osakeyhtiö Reijo Merikanto 14.8.1969).

Finn-alkuiset	Englantilaiset	Latinalaisperäiset	Suomalaiset
Finnway	Northwind	Ulea	Pohjatuuli
Finnice	Salmon	Polaris	Loue
Finnpolar		Salmo	<u>Varjakka</u>
Finnwind		Boreas (Borealis)	Koiteli
Finnsalmo			Merilohi

Oulun Hotelli Arinassa aamulla 25.8.1969 pidetyssä Oulu Osakeyhtiön hallintoneuvoston kokouksessa Kaipolan uudeksi nimeksi päätettiin Varjakka (Oulu Osakeyhtiö hallintoneuvosto, Reijo Merikanto 25.8.1969).

Valituksi tullutta nimeä, Varjakkaa, oli ehdottanut kaikkiaan neljä henkilöä, joista kilpailun voittajaksi arvalla valittiin talousjohtaja Juhani Lares. Viides henkilö oli ehdottanut Finn Varjakkaa (Oulu Osakeyhtiö 5.8.1969; Oulu Osakeyhtiö, syyskuu 1969, s. 3).



Kuva 49. Varjakka Kööpenhaminassa 3.1.1971. Kuva Krzysztof Brzoza: kokoelma.

7.4.2 Voittajanimi

Oulunsalon kunnan (perustettu 1882), vuodesta 2013 alkaen Oulun kaupungin seutukunnan Varjakka paikkana ja laivan nimenä liittyvät tiiviisti Aktiebolaget Uleå Osakeyhtiön historiaan. Suoraan Oulu Osakeyhtiön osalta Oulunsalon Varjakka liittyi siten, että paikka toimi yhtiöläisten virkistysalueena ja viljelymaana (Virtanen 2003, s. 284).

”Nimestä:

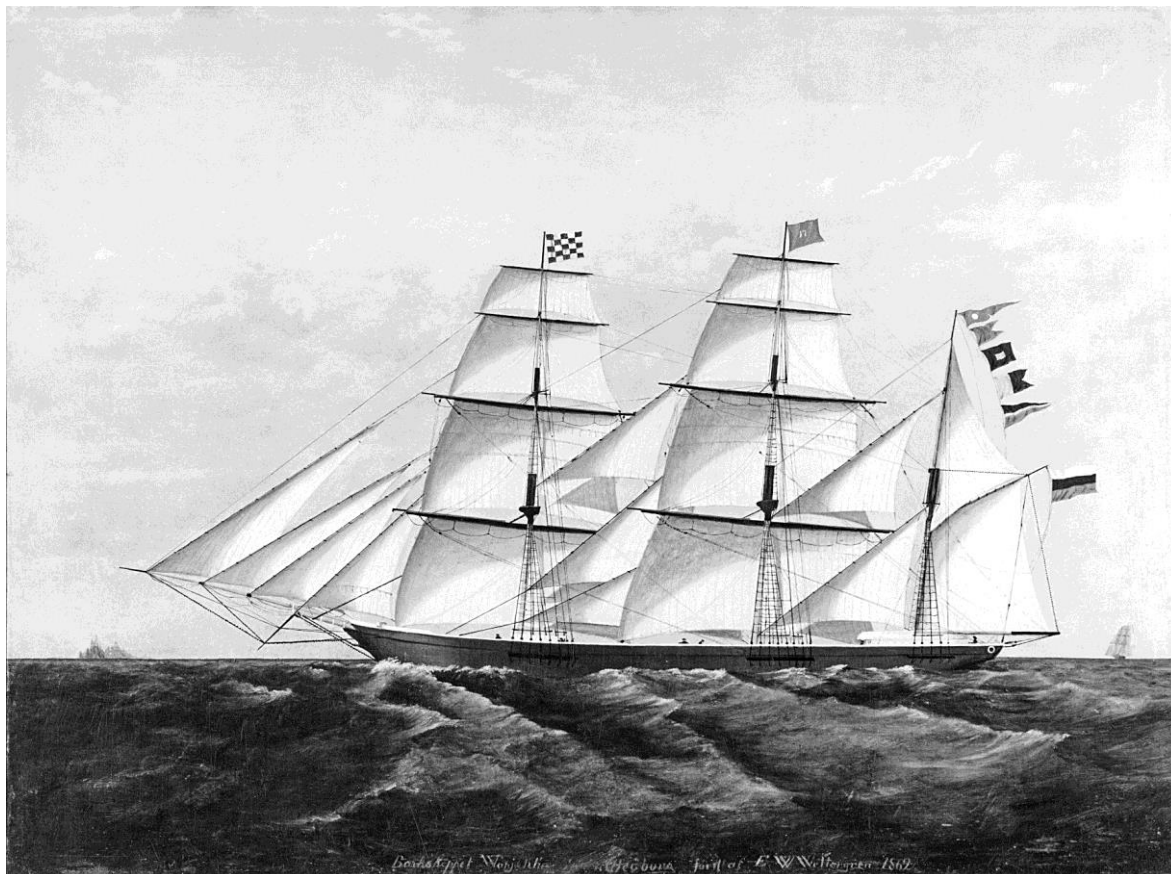
- *Varjakka – Viikingit (huom. ei Oulunsalon Varjakassa)*
- *Varjakka – Varjagi, kauppamies*
- *Varjakka – liikenteellisesti merkittävä paikka (vesistön suulla)”*

(Oulunsalon kunta 27.5.2009).

”Oulunsalon Varjakkaan katsotaan alueellisesti kuuluvan mantereen puoleinen osa, Varjakan saari ja sen osana oleva Pyydyskari. Varjakan nimen alkuperä on mahdollisesti peräisin viikinkien tekemistä pohjanretkistä. Nimen taustalla on arveltu olevan

hämäläisten antama nimitys viikingeille, joka perustuu slaavilaiseen varjagi-sanaan, joka tarkoittaa kauppamiestä.

Varjakan tila mainitaan ensimmäisen kerran isojakokartassa vuonna 1762, tosin tilan perustamisvuodeksi mainitaan vuosi 1775. Henrik Wacklinin merikartassa vuodelta 1785 mantereen puoleinen Varjakan tilan iso päärakennus on mainittu erillisenä merimerkkinä. Joidenkin lähteiden perusteella on selvinnyt, että vuonna 1844 Varjakan tilaa on isännöinyt Jaakko Eerikinpoika, tilan talonvartijana toimi säveltäjä Johan Julin.” (Aalto Catering 2015; Hirviniemi 1995).



Kuva 50. Kauppaneuvos F. J. Franzénin omalta Varjakan telakalta oli vuonna 1859 valmistunut 313 lästin (noin 570 rekisteritonnia) parkki Warjakka / Varjakka. Rakennusmestarina oli toiminut Ferdinand Petterson. Helmikuussa 1870 Port Saidissa Varjakka joutui karille vaurioituen korjauskelvottomaksi johtuen telakan puutteesta. Vuodelta 1862 peräisin olevan maalauksen omisti 1970-luvulla Katajanokalla asunut laivan rakennuttajan ja omistajan pojanpoika, merikapteeni Paul Franzén, joka toimi Helsingissä luotsivanhimpana. Teksti maalauksen alareunassa: *”Barkskeppet Warjakka från Uleåborg förd af E. W. Wettergren 1862”* (Oulun kaupunginkirjasto – maakuntakirjasto; Snellman 1974, s. 119–120, 163). Kuva Pohjois-Pohjanmaan museo, Oulu.

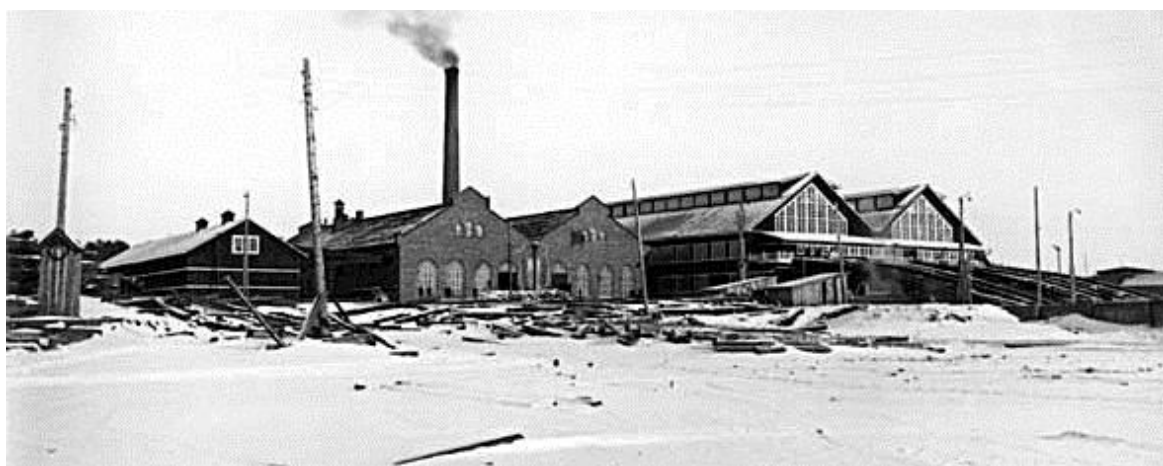
Vuonna 1842 kauppaneuvos Frans Johan Franzén osti Ervastinkylällä sijainneen Kosusen tilan mukaan lukien Varjakan saaren. Varjakan saaren etelärannalle vuonna 1852 hän perusti laivaveistämön ja hurstitehtaan. Krimin sodan aikana iltapäivällä 1.6.1854 Englannin laivasto Oulussa sotatoimissa vieraillessaan poltti Varjakan telakalla olleen Franzénin liissä vuonna 1845 rakennetun ja Oulussa vuonna 1847 kunnostetun 33 lästin Olof-purren, mutta kuitenkin samalla itse telakan säästyessä. Varjakan laivaveistämöltä valmistuivat purjealukset:

- 1856 kuunari **Alku**, 26 (34) lästiä
- 1857 parkki **Franzén**, 250 lästiä
- 1857 parkki **Suomi**, 250 lästiä
- 1859 parkki **Warjakka / Varjakka**, 313 lästiä
- 1862 parkki **Salo**, 392 lästiä

Saareen rakennettiin laivanrakennuksen myötä kartano, joka tiettävästi valmistui vuonna 1862. Varjakan laivaveistämö purettiin lopulta vuonna 1919.

Kauppaneuvos Frans Johan Franzénilla oli merenkulkijapojat, joista vanhempi, Frans Johan Ferdinand Franzén, jatkoi Varjakan kartanon isäntänä jäädessään maihin vuonna 1869 ja nuorempi, merikapteeni Georg Gustaf Franzén, osti tilat veljeltään 1883 ryhtyessään päätoimiseksi maanviljelijäksi ja kalastajaksi. Georg Gustaf Franzén oli ollut mukana perustamassa uutta puutavarayhtiötä Warjakka Trävaru Ab:ta tarkoituksenaan aloittaa sahatoiminta Varjakan saarella. Luopuessaan hankkeesta vuonna 1898 Georg Gustaf Franzén myi Kosusen tilan ja Varjakan kartanon siihen kuuluvineen saarineen Warjakka Trävaru Ab:lle, jolloin samana vuonna alkoivat neliraamisen höyrysahan rakennustyöt. Varjakan mantereenpuoleinen Vanha Warjakka jäi kuitenkin kauppaan kuulumattomana vielä Georg Gustaf Franzénille (Aalto Catering 2015; Hirviniemi 1995; Snellman 1974; Oulu Osakeyhtiö 11.1973).

Warjakka Trävaru Ab:n perustajia olivat rouva Hanna Nordbland, sahanisännöitsijä Johan Nordbland, insinööri Knut Theodor Sohlberg, varakonsuli K. E. Granberg ja Edv. Sandman. Sahaustoiminta käynnistyi vuonna 1900, jolloin tuotanto oli 16 300 m³ sahatavaraa. Warjakka Trävaru Ab yhdistyi alueen neljän sahayhtiön kanssa vuonna 1912, jolloin nimeksi tuli Aktiebolaget Uleå Osakeyhtiö. Vuonna 1919 sahalla olleen suuren tulipalon johdosta höyrysaha vuonna 1920 rakennettiin uudelleen, peräti 12-raamiseksi, jolloin siitä tuli tuotantokapasiteetiltaan yksi Suomen ja Pohjoismaiden suurimmista. Höyryhinaajia varten Pyydyskariin rakennettiin konepaja ja telakka vuosina 1922–1924. Höyrysahan pääakseli kuitenkin katkesi heinäkuussa 1929, jonka vuoksi alkuun toiminta keskeytettiin tilapäisesti, mutta seisokki lopulta osoittautui lopulliseksi, osittain myös suhdannetekijöistä johtuen (Oulu Osakeyhtiö 2.1961; Oulunsalon kunta 27.5.2009).



Kuva 51. Varjakan 12-raaminen höyrysaha. Kuva Oulunsalon kunta.



Kuva 52. Varjakalla on kansilastina Ford Custom -kuorma-autoja. Kuva Krzysztof Brzoza: kokoelma.

7.5 Kansaneläkelaitoksen Merivienti Oy:n osakkeet

Hallintoneuvoston kokouksen yhteydessä 25.8.1969 Kelan pääjohtaja Sukselainen oli ilmoittanut Oulu Oy:n toimitusjohtaja Reijo Merikannolle Kelan tekemästä päätöksestä luopua Merivienti Oy:n osakkeistaan (19,80 %). Osakkeita tarjottaisiin puoliksi Enso-Gutzeit Oy:lle ja Oulu Oy:lle hintaan 20 mk/kpl. Meriviennin sääntöjen mukaan yhtiön osakkailla oli kuitenkin enakkolunastusoikeus myytäviin osakkeisiin. Oulu Oy:ssä myyntitarjous tulkittiin viralliseksi. Toimitusjohtaja Merikanto linjasi johtokunnalle antamassaan esityksessä, että Oulu Oy:n etujen mukaisesti osakkeiden oston suhtauduttaisiin myönteisesti, kuitenkin niin, että kauppa haluttaisiin tehdä Oulu Oy:lle tarjotusta koko osakemäärästä. Osittainen kauppa katsottiin äänivallan kannalta riittämättömäksi (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 10.9.1969). Johtokunnan kokouksessa Oulun pääkonttorissa 11.9.1969 päätettiin ilmoittaa Kansaneläkelaitokselle yhtiön myönteisestä suhtautumisesta tarjoukseen samalla kun neuvottelujen käynti annettiin toimitusjohtajan tehtäväksi (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 11.9.1969). 18.12.1969 Veitsiluoto Osakeyhtiön Helsingin konttorissa pidetyssä johtokunnan kokouksessa toimitusjohtaja kuitenkin joutui ilmoittamaan Merivienti Oy:n osakkeiden kauppaneuvottelujen raukeamisesta, sillä myynnissä olleet osakkeet olivat melkein kokonaisuudessaan siirtyneet Enso-Gutzeit Oy:lle (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 18.12.1969).

7.6 Oulu Oy:n ensimmäiset uudisrakennukset P-1703

7.6.1 Yhtyneet Paperitehtaat Osakeyhtiö

Yhtyneet Paperitehtaat Oy ja Oy Wärtsilä Ab solmivat sopimuksen Helsingissä 15.7.1969 kahden 6950 dwt:n kuivalastialuksen rakentamisesta Wärtsilän Turun telakalla 15,290 Mmk kappalehintaan. Kauppahinnasta oli 80 % luottoa vuosittaisissa maksuerissä kahdeksan vuoden maksuajalla ja vuosittaisella 6 % korolla. Laivojen toimitusajoiksi oli sovittu 30.6.1971 (# 1195, Kaipola, toteutunut 5.8.1971) ja 30.4.1972 (# 1196, Valkeakoski, toteutunut 22.6.1972). Molempien alusten kauppahintaan sisältyi rakennussopimukseen ehto, että mikäli joku Oy Finnlines Ltd:n etupiiriin kuuluva yhtiö tilaisi 30.9.1969 mennessä kaksi sisarusta tai vaihtoehtoisesti yhden sisaren niin alenee kauppahinta edellisessä tapauksessa 150 000 markalla ja jälkimmäisessä tapauksessa 100 000 markalla (Pietikäinen 1998, s. 132–140; Yhtyneet Paperitehtaat Oy ja Oy Wärtsilä Ab 15.7.1969).



Kuva 53. Kaipola oli Englannin-ensikäynnillä 24.–29.10.1971 vastaanottotilaisuuksia varten Lontoossa 27.10.1971 Thamesilla George's Stairs Tierin poijuihin kiinnitettynä, Tower Bridge -sillan kupeessa (Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Väinö Oksanen 18.10.1971). Oy Wärtsilä Ab:n rakentaman laivasarjan markkinointiesitteen kansikuva vuodelta 1972. Sävypaino Oy Espoo 3000. 6. 72. Kuva Jukka Huotari.



Kuvat 54–55. Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n Kaipola (# 1195, IMO 7107819) on laivasarjan ensimmäisenä rakenteilla Oy Wärtsilä Ab:n Turun telakan kolmospetillä alkuvuodesta 1971. Laivasarja rakennettiin vielä perinteisin menetelmin eli toisin sanoen runkoa ei vielä tuolloin koottu suurlohkoista. Vasemmassa kuvassa tankkitoppi alkaa valmistua, ja sen päälle on jo pystytettyä 3- ja 4-lastiruumien alaruuman välilaipio, josta erottuvat jo ilmanvaihtokanavat. Oikeanpuoleisessa kuvassa konehuoneen ja neloslastiruumienpuutteet alkavat hahmottua. Kuvasarja UPM:n keskusarkisto, Valkeakoski: UPM arkisto.



Kuva 56. Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n Kaipola (# 1195) on lipumassa kolmospetiltä Aurajokeen. Laivasarjan ensimmäisen laivan, Kaipolan, kaste ja vesillelasku oli 19.4.1971. Myöhemmistä sisaristaan poiketen Kaipolassa oli vesillelaskettaessa jo kansirakennus paikoillaan. Kuvassa etualalla vasemmalla on avustavan Fart-hinaajan keula. Nelospetillä on rakenteilla auto- ja irtolastilaiva Suecia (# 1194, IMO 7114654) Ruotsiin. Kuva Hede Foto, Turku / UPM:n keskusarkisto, Valkeakoski: UPM arkisto.

7.6.2 Oulu Osakeyhtiö

Oulu Oy:n ja Oy Wärtsilä Ab:n kesken käytyjen neuvottelujen lopputuloksena tilaus-sopimus saatiin tehdyksi 15.1.1970 kahden 6950 dwt:n kuivalastialuksen rakentamisesta Wärtsilän Turun telakalla 30,302 Mmk kokonaiskauppahintaan (15,151 Mmk/kpl). Ensimmäinen toimitettaisiin 30.9.1972 (# 1200, Tuira, toteutunut 17.11.1972) ja toinen 30.11.1972 (# 1201, Koiteli, toteutunut 29.12.1972). Kauppahinnasta oli 80 % luottoa puolivuositaisissa maksuerissä kahdeksan vuoden maksuajalla ja vuosittaisella 6 % korolla. Näiden tilattujen uusien laivojen rakennusvalvonnasta ja myöhemmästä hoidosta oli toimitusjohtaja Merikanto käynyt neuvotteluja Oy Finnlines Ltd:n ja Höyrylaiva Osakeyhtiö Boren kanssa (Oulu Osakeyhtiö ja Oy Wärtsilä Ab 15.1.1970; Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 28.1.1970; Pietikäinen 1998, s. 146–151).

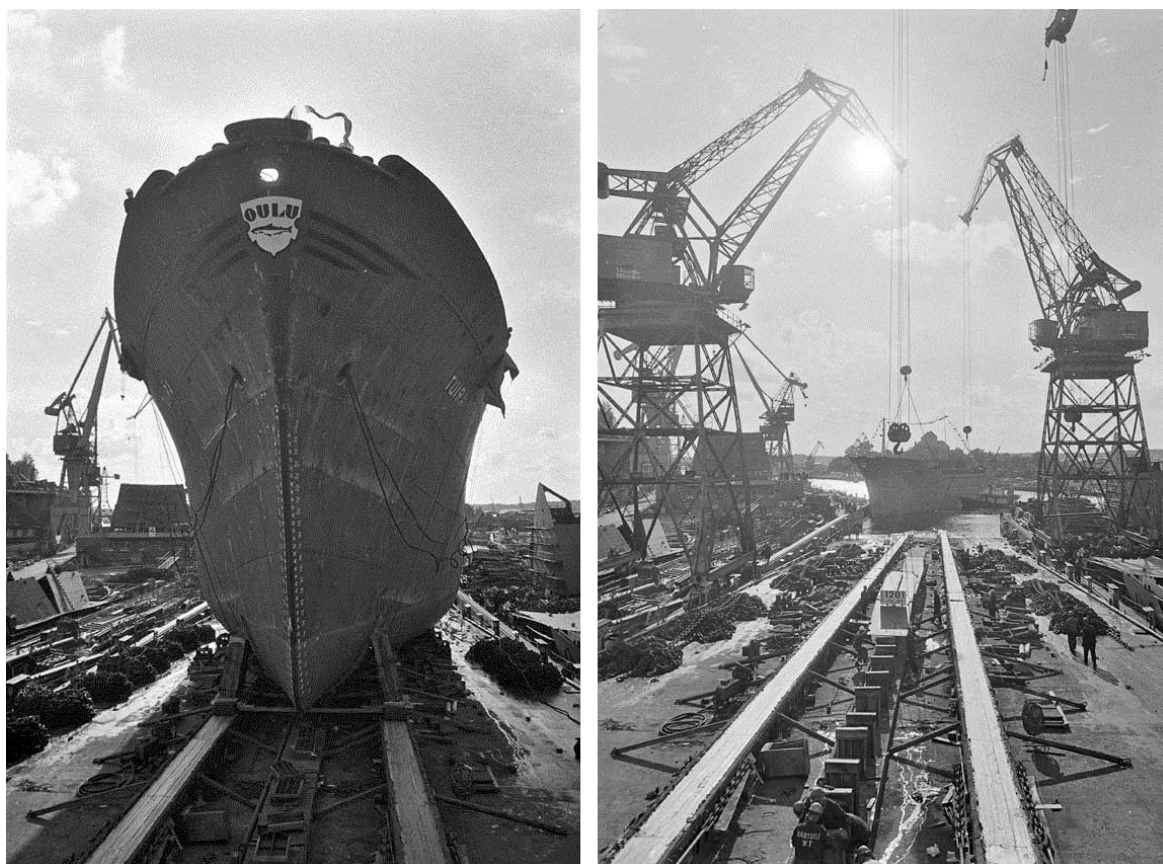
Neuvotteluiden lopputuloksena laivojen valvonta- ja hoitosopimukset solmittiin Finnlinesin kanssa, joista valvontasopimukset toimitusjohtaja Reijo Merikanto allekirjoitti Helsingissä 12.1.1970 (Oulu Osakeyhtiö ja Oy Finnlines Ltd 12.1.1970).

Johtokunnan kokouksessa 19.5.1972 Oulu Osakeyhtiön konttorilla Helsingissä toimitusjohtaja Merikanto esitteli laivojen nimi- ja kummiesityksessään toistamiseen vuoden 1969 nimikilpailun tulokset, joissa oli alkuperäiset 247 ehdotusta 50 ehdotuksen

lähettäjältä ja niiden lisäksi tusina nimeä lisää. Pitkä nelisivuinen nimilista sisälsi runsaasti Cell-, Finn-, North-, Oulu-, Polar / Polaris- ja Pohja-etuliitteisiä sekalaisia ouluhenkisiä nimiä paikkojen ja henkilöiden nimien lisäksi sekä niiden yhdistelmiä. Polaris oli Oulu Osakeyhtiön oma sellumerkki. Kokous päätti ensimmäisenä Wärtsilältä valmistuvan laivan nimeksi Tuira, ja kutsua kummiksi johtokunnan varapuheenjohtajan Pelkosen puolison. Samalla päätettiin siirtää toisen laivan nimen ratkaiseminen seuraavaan kokoukseen (Oulu Osakeyhtiö 5.8.1969; Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 13.5.1972; Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 19.5.1972).

Kummikutsusta huolimatta kävi kuitenkin niin, että osat vaihtuivat kastetilaisuuksiin mennessä, Tuiran kastoi Annikki Tähtinen ja Koitelin puolestaan kastoi Elsa Pelkonen (Oy Finnlines Ltd 1972, s. 18; Pietikäinen 1998, s. 35).

Tuira on Oulun kaupunginosa Oulujoen Merikosken pohjoispuolella, jossa asui useita yhtiöläisiä, mukaan lukien toimitusjohtaja Reijo Merikanto. Kaupunginosan nimen katsotaan olevan peräisin Tuiran torpan nimestä. *”Vanhojen sanakirjalähteiden mukaan sanan merkitys on ’kovasin, hiomakivi’.” ”Utajärveltä on merkitty murretieto appellaatiivista tuira, joka merkitsee ’terävää kärkeä’.”* (Toropainen 2005, s. 244–245). Lisäksi Tuira on myös sattumalta keskiamerikkalaisen Panaman suurin joki, millä tosin ei ole ollut todellista merkitystä laivan nimeämisen kannalta.



Kuvat 57–58. Tuiran (# 1200) kastetilaisuus ja vesillelasku Turussa Oy Wärtsilä Ab:n telakalla illalla 10.8.1972. Tuiran päästyä veteen oli heti sen perään Koitelin (# 1201) kölinlaskutilaisuus samalle kolmospetille. Nelospetillä on rakenteilla lastilautta Montmorency (# 1203, IMO 7227126) Ruotsiin ranskalaiseen rahtaukseen. Kuvasarja Jouni Saaristo: Wärtsilä-kokoelma.



Kuvat 59–61. Oulu Osakeyhtiön ensimmäinen uudisrakennus Tuira (# 1200) on vesillelaskun jälkeen rakenteilla Aurajoessa Oy Wärtsilä Ab:n Turun telakalla elo–marraskuussa vuonna 1972. Vasemmassa kuvassa nelospetillä on rakenteilla lastilautta Montmorency. Kuvasarja Timo Lindroos.



Kuva 62. Tuira tervehtii kohtaavaa alusta lipputervehdyksellä. Kuva SLHY: Finnlines-kokoelma.



Kuva 63. Turkulaisen Topi Kukon tekemä 1:100 mittakaavan Tuiran (# 1200) telakkamalli Stora Enson Veitsiluodon tehtailla 18.9.2015. Kuva Taisto Saari.

Seuraavassa johtokunnan kokouksessa 8.6.1972, myöskin pidettynä Oulu Osakeyhtiön Helsingin konttorilla, toimitusjohtaja Merikanto saamansa tehtävän mukaisesti esitteli karsitun ”puunjalostuspitoisen” tai oululaiseen taustaan viittaavan nimilistan toisen laivan nimeämiseksi. Listalta tuli valituksi nimi Koiteli (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 8.6.1972).

Taulukko 2. Karsittu nimiehdotuslista toisen Wärtsilältä valmistuvan laivan nimeämiseksi. Kursiivilla kirjoitetut nimiehdotukset ovat vuoden 1969 nimikilpailuun kuulumattomia uusia nimiehdotuksia (Oulu Osakeyhtiö 5.8.1969; Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 8.6.1972).

<i>Honka</i>	<i>Letto</i>	Rommakko
<i>Kaltio</i>	<i>Niva</i>	<i>Ruka</i>
<i>Kelo</i>	Patela	<i>Santonen</i>
Kiikeli	<i>Poka</i>	Tarakka
<u>Koiteli</u>	Pokkinen	<i>Vaala</i>
<i>Livo</i>	Raatti	



Kuva 64. Turkulaisen Topi Kukon tekemä 1:100 mittakaavan Koitelin (# 1201) telakkamalli Stora Enson Nuottasaaren tehtailla 29.7.2015. Kuva Jukka Huotari.



Kuva 65. Koitelin koski ja vesisaha (perustettu 1783) taustalla vasemmalla vuonna 1890 (Alenius & Alatalo 1999). Kuva kirjasta Alenius, K. & Alatalo, M. (1999). *Koiteli keskellä kohisevaa virtaa*. (A. Railo, Toim.) Oulu: Metsähallitus, s. 26.

Koiteli on Kiiminkijoessa oleva koski Kiimingin kirkonkylän eteläpuolella, jossa oli Aktiebolaget Uleå Osakeyhtiöllä ja sittemmin Oulu Osakeyhtiöllä vanha sahatila. Vuonna 1783 perustettu sahalaitys oli rakennettu uudelleen muutamaan kertaan toimintansa aikana ja lopulta purettu jo vuonna 1913.

”Kiiminkijoen arvellaan saaneen nimensä saamen kielen verbistä kapmat, jylistä, kohista. Mikä olisi se jylisevä koski, joka on oikeuttanut tällaiseen nimenantoon? Todennäköisesti juuri Koitelinkoski, jolle oli annettava jokin muu, joesta erottava nimi. Koiteli-sanat taustalla on jälleen saamen kielen sana kuoutel(is), ’keskellä oleva’.” (Alenius & Alatalo 1999, s. 17). Tästä syystä Koiteli-nimi oli erityisen sopiva nimenomaan juuri tälle laivalle sillä se oli Oulu- ja Veitsiluoto-yhtiöiden varustamon keskimäinen laiva, seikka joka tosin kävi esille vasta jälkikäteen varustamotoiminnan päätyttyä.

Koitelin nimi viittaa saamelaisten oleskeluun ja vahvaan vaikutukseen alueella. On mahdotonta sanoa, milloin Koiteli on saanut nykyisen nimensä, mutta ainakin saamelaisten käyttämä nimi on lainautunut viimeistään 1500-luvulla sen nykyiseksi, myös suomalaisten käyttämäksi nimeksi. Saamelaisasutuksesta ei ole löydetty merkkejä Koitelin alueelta, mutta näyttää siltä, että heitä on liikkunut Kiiminkijokivarressa ehkä vielä 1600-luvullakin. Yleensäkin saamelaisten elämäntapa oli sellaista, että siitä jäi vähän jälkiä maastoon. Menneiden aikojen rekonstruointi on siksi heidän osaltaan usein vaikeaa. Joka tapauksessa Koiteli on ollut lähiseutujen saamelaisille tuttu paikka. Kalastuksen lisäksi jylhällä koskella on voinut olla heille jonkinlaista uskonnollista merkitystä.” (Alenius & Alatalo 1999, s. 17).

Koitelinsaaren, toisin sanoen Sahansaaren, vesisahalla oli ennättänyt olemaan jo useita omistajia ennen kuin kauppa-neuvos J. G. Bergbom oli ostanut sen oululaisen kauppahuone S. W. Antmannin vararikkopesästä vuonna 1887. Tämän jälkeen kauppahuone G. & C. Bergbom Ab oli pitänyt sahaa vain pienimuotoisesti käynnissä 1890-luvun taitteeseen saakka. Vanhanaikainen ja huonokuntoinen saha ei tiettävästi toiminut kertaakaan enää vuoden 1891 jälkeen. Kauppahuone G. & C. Bergbom Ab oli 1910-luvun kuluessa edelleen luovuttanut sahatilan osana omaa osuuttaan vuonna 1912 perustetussa Aktiebolaget Uleå Osakeyhtiössä. *”Omistajanvaihdon yhteydessä vuonna 1913 varsinainen saha purettiin ja sen irtaimisto sekä muu arvokas, kuten sahakoneiston metalliosat, myytiin huutokaupalla. Sahalaitteiden modernein osa päätyi jatkokäyttöön rannikolle perustetulle Varjakan höyrysahalle.”* Sahan jo aiemmin tapahtuneesta lopettamisesta huolimatta Koitelin sahatilaa oli ilmeisesti alkuun pidetty yhtiöissä silmällä pitäen mahdollista vesivoimaa, josta oli tehty suunnitelmia ja laskelmia jo vuoden 1899 kesän ja syksyn kuluessa. Voimalaitoshankkeet eivät toteutuneet ilmeisesti Koitelinkosken liian pienen tehon, vain 400 hv talvisin ja 640 hv kesäisin, odotuksista suhteessa rakennuskustannuksiin. Oulu Osakeyhtiö alkoi käyttää sitä 1950-luvulta alkaen työntekijöidensä virkistys- ja leirialueena, joka jatkui vielä Veitsiluodon päiviin, 1990-luvun alun lamavuosiin saakka. Toiminta oli vilkkainta 1950–60-luvuilla (Alenius & Alatalo 1999, s. 26–28, 55, 57–59, 74–76).



Kuva 66. Oulu Osakeyhtiön keskimäinen laiva Koiteli on lähdössä Turusta Suurten Järvien -puomit rikattuina. Kuva Hannu Laakso.

Oulu Osakeyhtiön tilaamat laivat olivat täten siis jatkoa Yhtyneitten jo aiemmin tehdyille kahden laivan tilaukselle (Kaipola, IMO 7107819 ja Valkeakoski, IMO 7208091) samasta laivasarjasta. Jotta laivat saataisiin rakennettua mahdollisimman edullisesti, oli laivasarjaa tilattava yhteensä siis neljä kappaletta. Oulu Osakeyhtiön tilaus ei kuitenkaan toteutunut Kaipolan ja Valkeakosken rakennussopimuksessa määritellyn aikarajan puitteissa, vaan 3,5 kuukautta myöhemmin, joten se lopulta heijastui toteutuneeseen sopimushintaan vain 139 000 markan alennuksena lopulliseen kauppahintaan Ouluyhtiön osalta. Hintaan saattoi osaltaan myös vaikuttaa se seikka, että Oulun laivat tehtiin Yhtyneitten laivoista poiketen vuoden 1971 uuteen 1A Super -jääluokkaan. Tilauksen viivästymisestä huolimatta Wärtsilä päätti myöntää Yhtyneet Paperitehtaat Oy:lle sopimuksen mukaisen alennuksen tilattujen laivojen hinnasta, joten Yhtyneet maksoivat laivoistaan 15,140 Mmk/kpl. Tosin Yhtyneet teetätti Wärtsilällä rakennettavissa laivoissa sopimukseen kuulumattomia töitä, jotka laskutettiin sitten erikseen: Kaipola 22 050 mk ja Valkeakoski 26 550 mk (Oy Wärtsilä Ab 21.1.1970; Oy Wärtsilä Ab 5.8.1971; Oy Wärtsilä Ab 22.6.1972).

Laivat tulivat valmistuttuaan Finnlinesille Hartlepoolin linjalle, jolloin ne syrjäyttivät aiemmin linjalla olleet ruotsalaisen Gorthonin laivat (Oy Laivastolehti 4.1973).



**Kuva 67. Koiteli Pohjois-Amerikan Suurilla Järvillä Milwaukeeissa 23.6.1975.
Kuva SLHY: Finnlines-kokoelma.**



**Kuva 68. Päivälliskutsut Koitelin salongissa Milwaukeessa 23.6.1975.
Kuva SLHY: Finnlines-kokoelma.**

7.7 Matkustajasteilijäsuunnitelmat

7.7.1 Toteutumattomat hankkeet Finnlinesin piirissä

Finnlinesin piirissä oli ollut 1960-luvun loppupuoliskolla ainakin pari pitkälle vietyä matkustajasteilijähanketta ympärivuotiseen risteilyliikenteeseen. Nämä molemmat lopulta jäivät toteutumatta riittävän rahoituksen puuttuessa.

7.7.1.1 Oslofjord

Kevätkesästä 1966 ryhmittymä Suomen talouselämän toimijoita ja Finnlinesin osakkaita olivat yhdessä hankkimassa Norjan Amerikan-linjan matkustajalaivaa, 1949 rakennettua Oslofjordia (IMO 5266221), muutettavaksi paremmin risteilyalukseksi sopivaksi:

- Kesko Oy
- Yhtyneet Paperitehtaat Osakeyhtiö
- Diplomi-insinööri Emanuel Walden (entinen Yhtyneitten laivatoimikunnan puheenjohtaja, Yhtyneet Paperitehtaat Osakeyhtiö)
- Wihuri-yhtymä
- Kansallis-Osake-Pankki
- Oy Etola Ab
- Oy Esso Ab
- Teräsbetoni Oy
- Rakennusväline Oy
- Rikkihappo Oy
- Amer-Tupakka Oy ja vuorineuvos P. Heikkilä
- Vuorineuvos Uolevi Raade (Neste Oy:n toimitusjohtaja ja johtokunnan puheenjohtaja, vetäytyi kesken hankkeen)

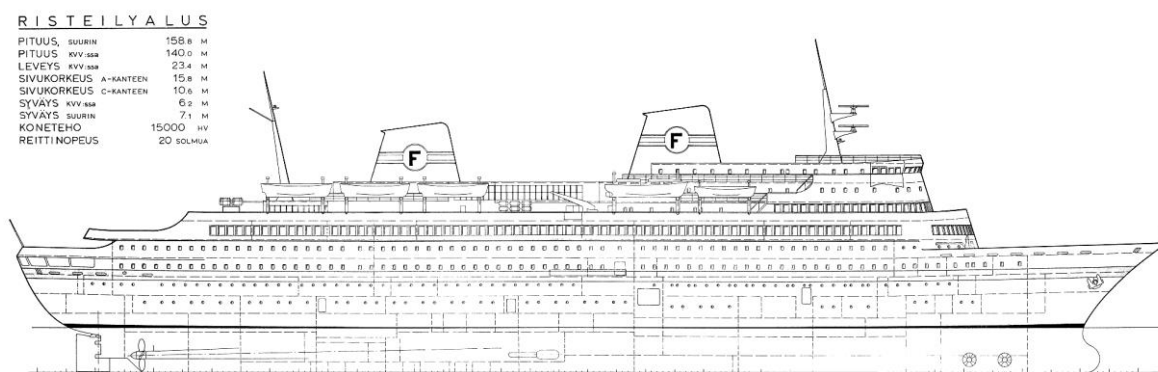
Vaikka hanke oli edennytkin myönteisessä hengessä, ei se lopulta toteutunut (Yhtyneet Paperitehtaat Oy, B.-C. Brandt 4.6.1966).



Kuva 69. Oslofjord. Kuva UPM:n keskusarkisto, Valkeakoski: UPM arkisto.

7.7.1.2 Finn cruiser

Runsas pari vuotta myöhemmin, elokuussa 1968 oli ajankohtaisena Oy Wärtsilä Ab:n Helsingin telakan kanssa suunniteltu Finn cruiser-projekti Ruotsin Amerikan-linjan Kungsholmin (IMO 6512354) oloisen, mutta hieman pienemmän matkustajaristeilijän rakentamiseksi Finnlinesin Karibianmeren-liikenteeseen. Projektin tutkiminen oli aloitettu jo syksyllä 1965 Somerfin-varustamolta rahdatun Nilin (IMO 6420214), markkinointinimeltään Helsinki Express, kolmen kahden viikon pituisen risteilykokeilun innoittamana (Id 2012, s. 30–33; Oy Finnlines Ltd matkustajaliikenne, Riikonen 6.3.1975, s. 1; Oy Wärtsilä Ab, Helsingin telakka 14.8.1968; Pietikäinen 2011, s. 219–220).



Kuva 70. Finn cruiser (Oy Wärtsilä Ab, Helsingin telakka 14.8.1968). Piirustus Oy Wärtsilä Ab Helsingin telakka.

Vaikka tämäkään hanke ei lopulta toteutunut Finnlinesin piirissä, niin Oy Wärtsilä Ab hyödynsi Finncruiser-projektin suunnitteluaineistoa aluksi vuosina 1970–1972 Royal Caribbean Cruise Line A/S:lle (I. M. Skaugen & Co ja A. Wilhelmsen & Co) valmistuneissa Song of Norway (IMO 7005190), Nordic Prince (IMO 7027411) ja Sun Viking (IMO 7125861)-risteilyaluksissa ja sittemmin uudelleen vuosina 1972–1973 Royal Viking Linen liikenteeseen valmistuneissa Royal Viking Star (IMO 7108930, Det Bergenske Dampskibsselskab), Royal Viking Sky (IMO 7218395, Det Nordenfjærdske Dampskibsselskab) ja Royal Viking Sea (IMO 7304314, A. F. Klaveness & Co. A/S) -risteilyaluksissa (Haavikko 1984, s. 215; Heine 2010, s. 22–23, 30–31; Id 2012, s. 30–33; Oy Finnlines Ltd Matkustajaliikenne, E. Riikonen 1975, s. 1; Pietikäinen 2011, s. 219–220).

7.7.2 Oulu Osakeyhtiön selvitys

Finncruiser-projektin jälkimainingeissa Oulu Osakeyhtiön johtokunta antoi toimitusjohtaja Reijo Merikannon, joka oli myös itsekin kyseisen johtokunnan jäsen, tehtäväksi alustavasti selvittää matkustajaristeilijän hankintamahdollisuuksia Oulun pääkonttorissa pidetyssä johtokunnan kokouksessa 20.5.1970. Aiheeseen liittyen on löytynyt vain yksi ainut edellä mainitun kokouksen lyhyt kolmerivinen pöytäkirjamerkintä Oulu Osakeyhtiön arkiston aineistossa Oulun maakunta-arkistossa, eikä siitä valitettavasti käy esille varmuudella hankkeen alkuperäistä esittäjää ja kohteena mahdollisesti ollutta laivaa. Voidaan kuitenkin perustellusti olettaa että hanke ei herättänyt riittävää kiinnostusta yhtiön johdossa, sillä se ei johtanut toimenpiteisiin eikä selvityksen tuloksiakaan mainittu enää jälkeempäin. Koko risteilyalus selvityksestä ei Oulu Osakeyhtiön keskuudessa yleisesti tiedetty mitään lukuunottamatta aivan ylintä yhtiöjohtoa, johon kuuluivat ainakin johtokunnan puheenjohtaja Mikko Tähtinen, varapuheenjohtaja Aarne Pelkonen, jäsen Reijo Merikanto ja yli-insinööri Seppälä (henkilökohtainen tiedonanto Juhani Lares 31.7.2012; Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 20.5.1970).

Merenkulkuun oli Oulu-yhtiössä asennoiduttu toiminnan alusta alkaen ensisijaisesti oman yhtiön sekä emoyhtiöiden päätoimintoja ja -toimialoja tukevana toimintana, josta risteilylaivatoiminta oli liian kaukana oman toimintaympäristön ulkopuolella niin aatteellisesti kuin myös alueellisestikin. Tätä näkemystä tukee erityisesti toimitusjohtaja Reijo Merikannon myöhemmät julkisuuteen antamat lausunnot, joissa korostetaan omien laivojen tärkeyttä Perämeren talvimerenkulun turvaamiseksi ja siten takaamassa säännöllistä ympärivuotista tuotteiden toimitusvarmuutta asiakkaille kohtuullisin kustannuksin (Jääsalo 1980, s. 246; henkilökohtainen tiedonanto Juhani Lares 31.7.2012; Oulu Osakeyhtiö 1979, s. 5–6). Lisäksi asia mainitaan virallisissa asiakirjoissakin, kuten esimerkiksi myöhemmin Juliana-sarjan laivojen ostolupa-anomuksen saatekirjeessä Suomen Pankille päivättyä 4.3.1974 (Oulu Osakeyhtiö, Juhani Lares 4.3.1974). Ottaen huomioon selvityksen ajankohdan jolloin ensimmäinen norjalaisten 30.9.1968 tilaama Finncruiseriin pohjautuva risteilylaiva Song of Norway oli valmistumassa Wärtsilän telakalta Hietalahdesta Helsingistä, oli vesillelasketuna 2.12.1969 ja toimitettiin tilaajalle 5.10.1970, lienee kyseessä ollut pohjimmiltaan Finnlinesin puolelta viimeisiä yrityksiä herätellä takaisin henkiin harmillisesti hiipuvaa hanketta, josta muut toimijat olivat nyt keräämässä tuotot (Haavikko 1984, s. 139; Heine 2010, s. 22; Pietikäinen 2011, s. 219–220).

7.8 Kotimaisen komitean tilaukset: Finnseal-, Finnboston- ja Finn-Amer-lastilaivasarjat

Oulu Osakeyhtiön johtokunnan pöytäkirjoissa seuraavana laivahankkeita koskevana merkintänä matkustajaristeilijäselvityksen aloituksen jälkeen on 9.1.1971 Oulun pääkonttorissa pidetty kokous, jossa toimitusjohtaja Reijo Merikanto selosti Enso-Gutzeit Osakeyhtiön ja Oy Finnlines Ltd:n kanssa käymään keskusteluja uusista laivatyypeistä (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 9.1.1971).



Kuva 71. Finnlinesin frankeerausleima vuodelta 1969. Piirroskuva Finnlines.

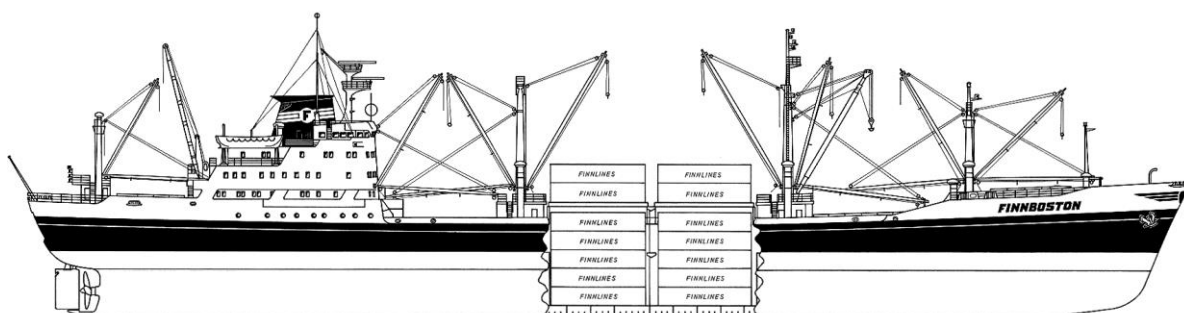
Enso-Gutzeit Osakeyhtiön hallintoneuvoston kokouksessa Helsingissä 20.1.1971 käsiteltiin eräiden yhtiön omistamien laivojen myyntiä. Ensin perehdyttyään johtokunnan asiasta laatimaan muistioon ja kuultuaan Oy Finnlines Ltd:n toimitusjohtajaa Heikki Holmaa, hallintoneuvosto päätti johtokunnan esityksen mukaisesti valtuuttaa johtokunnan myymään kyseiset Enso-Gutzeit Osakeyhtiön omistamat laivat, joista ainoana Finnboston-sarjan aluksena Finnmaid Oulu Osakeyhtiölle noin 15,5 Mmk tarjoushintaan. Alukset olivat myynnissä tonniston uusimiseksi korkean kansainvälisen hintatason aikaan ainoastaan niillä edellytyksin, että ne sidotaan aikarahtaus sopimuksin yhtiön käyttöön tarpeelliseksi ajanjaksoksi (Enso-Gutzeit Osakeyhtiö, Lasse J. Sainio 20.1.1971).



Kuva 72. Merivienti Oy:n Finnmaidin täkillä täkkäreitä heinäkuussa 1968. Vasemmalta Veikko Kuortti, Arja Rauramo (Suomessa ensimmäinen perämiesluokan suorittanut nainen, toukokuussa 1970 Kotkassa ja merikapteeniluokan suorittanut nainen, toukokuussa 1974 Kotkassa. Suomessa ensimmäinen nainen perämiehenä), Seppo Palomäki, Timo Karvanen, Tapio Volanen, Jarmo Salminen, Jouko Kekäläinen, Kari Juntunen, Jorma Kuisma (henkilökohtainen tiedonanto Timo Sylvänne 15.3.2016; Oy Laivastolehti 6.–7.1974, s. 36–37). Kuva SLHY: Finnlines-kokoelma.

7.8.1 Yhtyneet Paperitehtaat Osakeyhtiö

Vuonna 1963 asettivat Enso-Gutzeit Oy, Oy Finnlines Ltd, Merivienti Oy ja Yhtyneet Paperitehtaat Oy yhteisen komitean uusia laivahankintoja varten tavoitteenaan ”tehdä samanaikaisesti suurempia laivahankintasopimuksia ja siten päästä mahdollisimman edullisiin hankintaehtoihin.” Laivahankintoja varten oli Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen ja Vakuutusosakeyhtiö Pohjola luvanneet lainaa Yhtyneille. Lähiajan suunnitelmiin kuuluivat tuolloin 5.7.1963 Wärtsilältä Turun telakalta tilatut 2500/3500 dwt:n Finnseal-sarja (Enso-Gutzeit Oy, 2 kpl; Yhtyneet Paperitehtaat Oy, 2 kpl ja 10 kk:n 2 optiota, joista yksi kullekin tilaajalle) 4,5 Mmk/kpl ja 7500/9500 dwt:n Finnboston-sarja (Enso-Gutzeit Oy, 3 kpl ja 12 kk:n 1 optio Yhtyneille), joista kaksi ensimmäistä laivaa 10 Mmk/kpl ja seuraavat 10,25 Mmk/kpl kiinteällä kauppahinnalla. Kaipolan suunnittelu- ja tehtaanjohtajan, diplomi-insinööri Henrik Waldénin (Juuso Waldenin serkku) mielestä Yhtyneitten tuli osallistua yhden suuremman laivan hankintaan (Nordberg 1998, s. 27; Yhtyneet Paperitehtaat Oy laivatoimikunta, Toivo Tiainen 3.4.1963; Wärtsilä-yhtymä O/Y 5.7.1963; Wärtsilä-yhtymä O/Y johtokunta 25.6.1963).



Kuva 73. Finnbostonin (# 1122, IMO 6418211) pidennyssuunnitelma. Finnboston- ja Finneagle-sarjojen laivat pidennettiin konttikapasiteetin lisäämiseksi vuosina 1968–69 lastiruuma # 3 kohdalta, jolloin siihen tulivat konttiruumat # 3 ja # 4. Lastiruuman luokun päällä oleva ylin konttikerros oli tarkoitettu vain tyhjiä kontteille. Piirroksista poiketen konttiruumien lastipuomeja ja tutkamastoa korotettiin samalla. Piirroskuva Åbo Akademi Sjöhistoriska Institut: Crichton-Vulkan / Wärtsilä-kokoelma.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n laivatoimikunnan 2.4.1964 Valkeakoskella pidetyssä kokouksessa, johon lisäksi osallistuivat Wärtsilän edustajina diplomi-insinöörit E. Holmström, E. Heino ja P. Sundman sekä Oy Finnlines Ltd:n edustajana insinööri R. Sundström, ”todettiin, että 5.7.63 allekirjoitettuihin laivahankintasopimuksiin liittyvien optioiden muuttamisesta on Enson – Yhtyneitten ja Wärtsilän välillä käyty keskusteluja siinä tarkoituksessa, että tilaajat luopuisivat pienten laivojen optioista, jolloin Wärtsilä olisi valmis rakentamaan näiden tilalle toisen ison laivan joko Ensolle tai Meriviennille. Yhtyneitten taholta asiaa päätettiin kehittää edellä esitetyllä tavalla pitäen kuitenkin toistaiseksi alkuperäiset optiot voimassa.”

”Edelleen todettiin, että tämän kokouksen keskustelut eivät vaikuta siihen, mitä Enso-Gutzeitin tai Meriviennin ja Wärtsilän välillä on keskusteltu tai sovittu optiolaivoista.

Wärtsilä toivoo, että ratkaisu laivojen tilaamisesta tehtäisiin 1–2 viikon sisällä siitä lukien kun valtiolta saatavasta lainasta on saatu selvyys, koska laivojen toimitusajat, heinäkuu 1965 ja lokakuu 1965, ovat lyhyet, varsinkin ensimmäiselle laivalle.”

Yhtyneille suunniteltuun isoon optiolaivaan liittyen ”*Lausuttiin toivomus, että varustamon hytti mukaan luettuna laivaan saadaan 12 matkustajalle tilat siten järjestettyinä, että varustamon hytin, kapteenin hytin ja salongin tiloja ei pienennetä. Varustamon hytin kylpyhuoneeseen päätettiin sijoittaa kylpyamme. Wärtsilä esittää lopulliset piirustukset hyväksyttäväksi. Lisäystä matkustajamäärästä johtuen tulee 54 hengen pelastusvene korvattavaksi 58 hengen pelastusveneellä.*” Kokouksessa edelleen todettiin, että mahdollisesti tilattava iso optiolaiva rakennetaan matkustajatiloja lukuunottamatta teknilliseltä erittelyltään samanlaiseksi kuin nyt rakenteilla olevat Enson laivat, kuitenkin huomioiden automatiikassa tapahtuva kehitys.

Kokouksen viimeisenä kohtana ”*keskusteltiin yksityiskohdista vesibussitarjouksen valmistamista varten sekä uusien piirustusten laatimisesta. Wärtsilän ja Yhtyneitten edustajat keskustelevalle uudelleen uusien luonnoksien valmistuttua.*” (Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Toivo Tiainen 2.4.1964).

Finnlinesin liikennöimällä USA-linjalla oli kahdeksan laivaa, joilla voitiin hoitaa yksi viikottainen vuoro kumpaankin suuntaan. Onnistuneen liikennöinnin kannalta linjalle tarvittiin keskenään samankaltaiset alukset. Linjaa varten aiemmin ensin Länsi-Saksasta tilatuille kolmelle laivalle (Finneagle-sarja) ja toiseksi Wärtsilältä Turusta tilatuille kolme laivalle (Finnboston-sarja) tarvittiin siis lisäksi vielä kaksi laivaa lisää. ”*Tämän takia ja hankintasopimukseen liittyvän optio-oikeuden käyttämiseksi on sovittu, että Yhtyneet Paperitehtaat Oy:llä ja Merivienti Oy:llä, jolle Enso on siirtänyt omat oikeutensa, on kumpaisellakin oikeus ostaa 7500/9500 dwt:n alus kiinteään 10,2 milj.markan hintaan*” (Merivienti Oy, Ilkka Tapola 23.6.1964).

Näin ollen edeltävän selostuksen perusteella, voidaan päätellä Finnboston-sarjan neljäntenä aluksena Finnmaidin olleen alkujaan juuri nimenomaan Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n iso optiolaiva ja sarjansa viimeisenä sekä viidentenä Finn-Enso (IMO 6522505) puolestaan toinen iso optiolaiva, joka korvasi kaksi pientä Finnseal-sarjan Yhtyneitten ja Enson optiolaivaa, jotka jäivät siis täten rakentamatta.

Yhtyneitten Paperitehtaiden Simpeleen-toimistossa pidetyssä johtokunnan kokouksessa 30.6.1964 jäsen Väinö Oksanen selosti laivatoimikunnan puolesta 31.7.1964 saakka voimassaolevaa optio-oikeutta. Johtokunta päätti käyttää hyväksi optio-oikeuden ja pyrkiä kytkemään samaan kauppaan vesibussin tilaus. Rahtialuksen ja vesibussin yhteistilauksen maksimihinnaksi laivatoimikunnan puheenjohtajalle vahvistettiin 10 Mmk (Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Sakari T. Lehto 30.6.1964).



Kuva 74. Merivienti Oy:n Finnmaid on neitsytmatkalla juhلالiputettuna saapumassa New Yorkiin. Tilaisuutta omalta osaltaan juhlistavat myös New Yorkin palolaitoksen palovene vesitykkinsä vesisuihkuilla ja Finnmaidia satamaan tulossa avustava McAllisterin hinaaja juhلالiputuksellaan sekä yllä kiertävä helikopteri. Kuva Bent V. Sorensen, Brooklyn (#5-725) / SLHY: Finnlines-kokoelma.



Kuva 75. Puomin maalausta. Finnmaid on kuvassa pidennetty. Kuva Åbo Navigationsinstitut: kokoelma.



Kuvat 76–77. Vasemmalla Merivienti Oy:n Finnmaidin varustajan hytti, jossa olivat erilliset olohuone ja makuuhuone. Oulu Osakeyhtiön aikana varustajan hyttille ei juuri käyttöä ollut, sillä yhtiössä tehdyn linjauksen mukaisesti yhtiöläisten ei sallittu matkustaa yhtiön laivoissa (henkilökohtainen tiedonanto Juhani Lares 31.7.2012). Kuvasarja SLHY: Finnlines-kokoelma.

Kuvat 78–80. Oikealla Merivienti Oy:n Finnmaidin salonki ja tupakkasalunki. Oulu Osakeyhtiön aikaan presidentti Kekkonen kuvan tilalle oli sijoitettu Nuottasaaren tehtaitten ilmalokuva ja presidentti Kekkonen kuva oli sijoitettu seinäkellon ja oven väliin. Kuvasarja SLHY: Finnlines-kokoelma.



Seuraavassa Yhtyneitten johtokunnan pääkonttorissa Valkeakoskella 4.8.1964 alkaneessa ja seuraavana 5. päivänä edelleen jatkuneessa kokouksessa palattiin asiaan uudelleen, kun laivatoimikunnan puheenjohtaja Väinö Oksanen ja jäsenet Henrik Waldén ja Toivo Tiainen selostivat asiassa käytyjä neuvotteluja. Niiden perusteella johtokunnan kokous totesi, ettei yhtiö tule käyttämään optio-oikeuttaan kyseisen laivan tilaamiseksi ja jonka jälkeen *”laivatoimikunnalle annettiin tehtäväksi tutkia edellä mainittua pienemmän, yhtiön tarkoituksiin paremmin sopivan laivan tilausmahdollisuuksia Wärtsilä-yhtymä Oy:ltä sekä valtion lainan siirtoa tähän alukseen.”* Seuraavassa, samassa paikassa 24.8.1964 pidetyssä johtokunnan kokouksessa päätettiin kuitenkin jättää käyttämättä valtion yhtiölle myöntämä 4 Mmk laina 7500/9500 dwt:n kuivalastialushankintaa varten (Yhtyneet Paperitehtaat Oy, S. T. Lehto 5.8.1964; Yhtyneet Paperitehtaat Oy, S. T. Lehto 24.8.1964).

Tässä yhteydessä on välttämätöntä selvittää Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n kolmen paperikoneen tilaukseen liittyviä seikkoja lähes saman aikaisesti ison optiolaivan tilauksen kanssa, jotta voisi saada selkeämmän käsityksen ison optiolaivan hankintaneuvotteluista ja uudishankkeiden kokonaiskuvasta (Kuisma 2004, s. 214; Nordberg 1998, s. 126–127).

Keväällä 1964 toimitusjohtaja Juuso Walden esitteli hallintoneuvostolle kolme uutta paperikoneita käsittäneen suuren laajennusohjelmansa, jossa Tervasaaren paperikone PK6 oli ensimmäisenä. Hyvin valmistellussa asiassa hallintoneuvosto teki myönteisen päätöksen uudesta paperikoneesta 4.11.1964 ja samalle päivälle saatiin siten kirjatuksi myös paperikoneen hankintasopimus Wärtsilän kanssa. Kilpailevat Valmetin ja Walmsleyn tarjoukset olivat olleet kalliimpia. Edullisimman tarjouksen lisäksi Wärtsilä antoi halpakorkoista maksuaikaa vuosille 1968–1973 pääosalle koneen hinnasta. Rakennustyöt alkoivat kesällä 1965 ja tehdas valmistui lokakuun alussa 1966. Hankkeen kustannusarvio ilman asennuksia oli ollut 20,2 Mmk toteutuneiden kustannuksien ollessa 26,1 Mmk.

”Itse paperikoneen ostotapahtuma noudatti vanhaa käytäntöä. Toimitusjohtaja oli jo mielessään päättänyt, keneltä ja minkälainen kone ostetaan. Kauppa- ja tinkimisneuvotteluja hän seurasi tiiviisti, mutta ei niihin itse osallistunut muuta kuin ottamalla suoria yhteyksiä Wärtsilän korkeimpaan johtoon. Kun ostajohtaja Toivo Tiainen oli saanut ankaran tinkimisen jälkeen puserretuksi hinnasta viimeisenkin markan, Juuso Walden esitti kaupalle vielä lisäehdon. Tervasaaren PK 6:n tapauksessa lisäehto merkitsi sitä, että Wärtsilän tuli toimittaa paperikoneen kylkiäisenä vesibussi. Näin tapahtuikin ja niin yhtiö sai toisen vesibussin, joka sijoitettiin Pääjäranteelle. Vesibussia ei kuitenkaan saatu ilmaiseksi. Paperikoneita oli riisuttava ja riisutut osat oli hankittava eri sopimuksella” (Nordberg 1998, s. 126–127).



Kuvat 81–83. Finnmaidin pääkoneen männänhaalaus 1970-luvun puolivälin tienoilla. Kuvasarja Timo Venäläinen.

7.8.2 Oulu Osakeyhtiö

Oulu Osakeyhtiön Helsingin konttorissa, Eteläesplanadi 24:ssä, 9.2.1971 pidetyssä kokouksessa toimitusjohtaja Reijo Merikanto selosti Oy Finnlines Ltd:n kanssa käymiään alustavia keskusteluja yhden USA-linjan rahtialuksen hankkimisesta Ouluyhtiölle. Toimitusjohtajalle myönnettiin lupa suunnitelmien eteenpäin viemiselle (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 9.2.1971).



Kuva 84. Finnmaid pidennettynä. Kuva Åbo Navigationsinstitut: kokoelma.

Johtokunnan kokouksessa Oulun pääkonttorissa 12.5.1971 toimitusjohtaja Reijo Merikanto esitteli laivahankintoja koskevan muistionsa, selostaen yksityiskohtaisesti tehtyjä kannattavuustarkasteluita ja ennusteita, joiden perusteella Finnmaid osoittautui Finn-Ameria kannattavammaksi hankkeeksi. Ehdotus kahden USA:n-linjalle suunnitellun Finnmaid (10 900 dwt, alusta oli pidennetty vuonna 1969)- ja Finn-Amer (14 000 dwt)-kuivalastialuksien hankkimisesta hyväksyttiin, ja toimitusjohtajalle annettiin valtuudet jatkaa neuvotteluita laivojen ostamiseksi yhtiölle. Samana päivänä 12.5.1971 Finn-Amerin valmiiksi rakentanut saksalaistelakka Rheinstahl Nordseewerke G.m.b.H Emdenissä luovutti valmiin laivan sen tilanneelle Amer-Tupakka Oy:lle ja Oy Finnlines Ltd:n hoitoon USA:n linjaliikenteeseen. Telakan puolesta uudisrakenteen luovuttajana toimi Rheinstahl Nordseewerken teknillinen johtaja Manfred Volger ja alusta vastaanottamassa oli Amer-Tupakka Oy:n varatoimitusjohtaja Seppo Salminen (Oy Finnlines Ltd 2/1971, s. 14–15; Pietikäinen 1998, s. 131).

Oulun Kauppaklubilla illalla 19.8.1971 pidetyssä Oulu Osakeyhtiön johtokunnan kokouksessa vahvistettiin aiemmin suullisesti päätetty Finnmaidin kauppa. *”Laiva ostettiin Enso-Gutzeit Osakeyhtiöltä 30.6.1971 ja sen vastaanotto suoritettiin 27.–30.7.1971”* (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 19.8.1971).

Finnmaidin uudelleen nimeämiseksi Oulu Osakeyhtiön toimesta ei löytynyt mitään merkintöjä johtokunnan pöytäkirjoista, sillä siihen ei olisi ollut tarvettakaan. Toisin kuin aiempi käytetyn laivan hankinta, Kaipola oli laivan ohella myös Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n oman tehtaan nimi, Finnmaid oli Finnlinesin piirissä usein käytetty neutraalinimi. Ja lisäksi, mikä kaikkein tärkeintä, Finnmaid-nimi oli ollut jo vuonna 1969 järjestetyssä nimikilpailussa yksi ehdotetuista nimistä. Sitä oli ehdottanut kaksi nimiehdotuksen tekijää, joten siten se oli myös muodollisesti oikea Oulu Osakeyhtiön laivan nimeksi, vaikka se poikkesikin tosin vasta myöhemmin vakiintuneesta nimeämislinjasta; ”puunjalostuspitoisista” ja oululaiseen taustaan viittaavista nimistä. Voi myöskin olla ettei nimi olisi ollut vaihdettavissakaan voimassa olleen rahtauksen puitteissa (Oulu Osakeyhtiö 5.8.1969).

Finnmaidin hoitosopimus solmittiin Oulu Osakeyhtiön ja Oy Finnlines Ltd:n välillä Helsingissä 27.8.1971. Allekirjoittajina oli Ouluyhtiön puolesta toimitusjohtaja ja vuorineuvos Reijo Merikanto sekä Finnlinesin puolesta toimitusjohtaja ja merenkulku-neuvos Heikki Holma (Oulu Osakeyhtiö ja Oy Finnlines Ltd 1971).

Finnmaidin hoitosopimus sai Oulu Osakeyhtiön johtokunnalta lopullisen hyväksynnän aamulla 1.9.1971 pidetyssä kokouksessa Oulu Osakeyhtiön Helsingin-konttorissa. Samassa kokouksessa toimitusjohtaja Reijo Merikanto selosti Amer-Tupakka Oy:n kanssa käymään laivahankintaneuvotteluja ja niiden sen hetkisiä vaiheita. Tästä voi perustellusti tehdä sen johtopäätöksen, että Oulu Osakeyhtiön oli tarkoitus todellakin hankkia myös Finn-Amer, eikä pelkästään Finnmaidia, niin kuin lopulta kuitenkin kävi, ja että kauppaneuvottelut lienevät olleet vielä tuolloin käynnissä. Finn-Amerin hankintaan kuitenkaan ei enää tämän jälkeen palattu johtokunnan kokouksissa. Se tiedetään, ettei kauppa toteutunut, mutta

tarkemmat syyt ja seikat eivät käy ilmi Oulu Osakeyhtiön arkistoaineistosta (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 1.9.1971).



Kuvat 85–86. Finnmaid-laivan oma "Los Maids" -bändi on tunnelmoimassa miehistön messissä 1970-luvun puolivälin tienoilla. Oikealla stuertti Kyläliuhala. Kuvasarja Timo Venäläinen.



Kuva 87. Grillijuhlat Merivienti Oy:n Finnmaidilla 1960-luvulla. Kuva Åbo Navigationsinstitut: kokoelma.

Kuva 88. "Kuuluuko Kotka?" Stuertti Pentti Timonen virittelee radiota. AGS:n rahtaama Finnmaid vuonna 1974. Kuva Raimo Lappalainen.

Finn-Amer oli ensimmäinen kaikkiaan kolmesta Finnlinessin hoitoon ja Yhdysvaltojen itärannikon linjaliikenteeseen vuosina 1971–72 valmistuneista Superlinereista (ts. Universal Superliner). Alusten omistajien, Amer-Tupakka Oy:n, Rakennustoimisto

Jussi Ketolan ja Enso-Gutzeit Oy:n kesken ei onnistuttu saamaan pitkäaikaista yhteispuhjetussopimusta. Toukokuussa 1972 solmittu yhteispuhjetussopimus purkautui jo noin vuoden kuluttua ensin mainittujen aloitteesta, koska he olivat tyytymättömiä alustensa tuottamiin tuloksiin. Niinpä Finnliness joutui rahtaamaan alukset huomattavasti korkeampaan hintaan, kuin mitä yhteispuhjetussopimuksessa olisi ollut vuoden 1975 loppuun saakka, jonka jälkeen rahtauksia ei enää jatkettu. Tämä käytännössä merkitsi jo 28-vuotisen linjan loppumista edelleen jatkuneista neuvotteluista huolimatta. Enso-Gutzeit Oy:n, sittemmin Merivienti Oy:n Finnsailor jatkoi kuitenkin USA:n itärannikon-liikennettä vielä vuoden 1976 helmikuuhun saakka, jolloin se purki viimeisen lastin Yhdysvalloista Hampuriin (Karonen 1992, s. 111; Oy Laivastolehti 1976, s. 54; Pietikäinen 1998, s. 11).



Kuva 89. Toteutumattomien unelmien Universal Superliner oli käänteentekevä uusi laivatyyppi, mutta ei ennakkoon halutulla tavalla. Oulu Osakeyhtiön haaveet Finn-Amerin (IMO 7041455) ostamiseksi kariutuivat, aivan samoin kuin Superlinerien omistajien tuotto-odotukset ja Finnlinessin odotukset Yhdysvaltojen itärannikon linjan hoidosta niillä. Tämä johti lopulta koko linjan lopettamiseen yhdessä vähentyneiden lastimäärien kanssa.

Finnlinessin Yhdysvaltojen itärannikon linjaliikenteen päättymisen jälkeen Superlinerit rahdattiin Yhdysvaltojen itärannikon ja Saudi-Arabian väliseen liikenteeseen, ensimmäisinä vuoden 1976 alusta kuvan Finn-Amer ja Ketolan Finnbuilder amerikkalaiselle Gloucester Shipping Corporation:ille (Monrovia, Libria) 1,5 vuodeksi. Kuvassa Finn-Amer on juuri tuon rahtauksen aikana Port Saidissa Suezin kanavassa matkalla Yhdysvalloista Saudi-Arabiaan pääasiallisena kansilastinaan uusia amerikkalaisia Mack-kuorma-autoja (Karonen 1992, s. 111, 158–159; Oy Laivastolehti 1976, s. 54; Pietikäinen 1998, s. 11). Kuva ”The Lighthouse Photographer”, Port Said (Young 1994; Young 2005).

7.9 Varjakan myynti

Oulu-yhtiön johtokunta katsoi Helsingin konttorissa pitämässään kokouksessa ilmapäivällä 22.9.1973 oikeaksi yhtiön laivanvarustamotoiminnan kehittämisen tarkoituksenmukaisella tavalla, aivan niin kuin yhtiön muitakin toimihaaroja kehitettiin. Johtokunta hyväksyi toimitusjohtaja Reijo Merikannon esityksen saada valtuudet laivatonniston modernisointiin tähtäävien neuvottelujen käymiseen.

Oulussa 21.9.1973 päivätyssä esityksessään Merikanto piti ilmeisenä Suomen kauppamerenkulun kuivalastialusten uusintaa lähitulevaisuudessa, johtuen vanhan epätaloudellisen kaluston vaihdosta uuteen. Uudistustarve näkyi Oulu-yhtiön omassakin

kustannusseurannassa. Esityksen mukainen laivakannan uusinta toteutettaisiin siten, että toimitusjohtaja saisi valtuudet neuvotella vanhimman aluksen, Varjakan, myynnistä ja samanaikaisesti sen korvaamisesta volyyymiä lisäävällä uudella aluksella.

Sama kokous totesi vielä ”*yhtiön laivanvarustustoiminnan kehittelyn ja valvonnan vaativan organisaatioon henkilötäydennystä ja toimitusjohtajalle annettiin valtuudet viedä asiaa eteenpäin*” (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 24.9.1973).

Oulu Osakeyhtiön Helsingin-konttorissa pidetyssä johtokunnan kokouksessa aamupäivällä 19.2.1974 toimitusjohtaja ilmoitti, että taloudellisten tarkastelujen perusteella oli tullut aika luopua yhtiön vanhimmasta laivasta ensi tilassa, jolloin toimitusjohtajalle annettiin valtuudet Varjakan myyntiin. Uudishankintatoimet ratkaistaisiin mahdollisimman pian taustalaskelmien selvittyä (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 19.2.1974).

Reijo Merikanto saattoikin ilmoittaa seuraavassa johtokunnan kokouksessa iltpäivällä 27.3.1974 Helsingissä Suomalaisella Klubilla, että Varjakasta oli tehty kaupat 28.2.1974, laivan luovutuksen tapahtuessa huhtikuussa.

Laivatilausneuvottelujen loppuvaiheessa Oulu Osakeyhtiön johtokunta antoi 10.3.1974 toimitusjohtajalle suullisesti valtuudet kauppohenkilöiden saattamiseksi päätökseen (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 27.3.1974).



Kuva 90. Oy Wärtsilä Ab:n Turun telakka 2.4.1974. Varjakka on vaihtanut nimensä Svanöksi, saanut uudeksi kotipaikakseen Borgån ja SHO:n korsteenitunnuksen. Svanötä ollaan laskemassa takaisin veteen uivalta telakalta. Oulu Osakeyhtiö luovutti virallisesti laivan kaupan toteuduttua 9.4.1974 sen uudelle omistajalle, porvooolaiselle perhevarustamo Partrederi Lux:ille (Oulu Osakeyhtiö 4.1974; Oulu Osakeyhtiö, Reijo Merikanto 8.8.1974). Kuva Hannu Laakso / Krzysztof Brzoza: kokoelma.

Varjakka ennätti olemaan Oulu Osakeyhtiöllä ennakkoon kaavaillun seitsemän vuoden sijasta vain noin neljä ja puoli vuotta, jonka aikana se kuljetti lasteja mm. Englantiin, Biskajanlahdelle, Välimerelle, ja jopa Yhdysvaltoihin saakka kaiken kaikkiaan hieman yli 230 000 tonnia (Oulu Osakeyhtiö 4.1974; Virtanen 2003, s. 251).

7.10 Juliana-laivat P-1130, ”pidennetty Kaipola-tyyppi eräin teknillisin muutoksin”

7.10.1 Yhtyneet Paperitehtaat Osakeyhtiö

1970-luvun alkuvuosina vientiteollisuuden ja varustamojen välisissä sopimusliikenne- ja rahtineuvotteluissa ei ollut saavutettu sellaista rahtien tasoa, että ne olisivat kattaneet pienten alusten kustannusten nousun. Niinpä Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n Finnseal-sarjan 2500/3500 dwt:n alusten Lotilan (IMO 6414409) ja Rekolan (IMO 6421696) tuotto oli noin puolittunut samalla kun suurempien alusten tuotto oli ollut tyydyttävä. Alukset olivat vain yhdeksänvuotiaita ja yhä edelleen hyväkuntoisia ja nykyaikaisia, joten aluksia oli ajateltu pidennettäväksi yhdellä lastiruumalla. Muutuskustannusten ollessa liian korkeita (noin 5–6 Mmk), oli pidetty parempana ratkaisuna niiden myyntiä ja kokonaan uusien laivojen hankkimista tilalle. Laivat olivat maksaneet vuonna 1964 4,5 Mmk kappaleelta ja vuonna 1973 niistä odotettiin saatavan myydessä noin 5–6 Mmk laivalta.

Samanaikaisesti vanhojen laivojen myyntiponnistelujen kanssa oli jo suunniteltu uusien laivojen hankintaa. Yhtiölle sopivimmaksi laivatyyppiksi oli nähty noin 7000 tonnia paperia lastaava iso avoin konventionaalinen laiva ”*toisin sanoen pidennetty Kaipola-tyyppi eräin teknillisin muutoksin*”. Syyskuussa vuonna 1973 laiva oli jo piirrettävänä Wärtsilällä Turussa, hinnaksi ennakoitiin tulevan 40 Mmk laivalta. Laivatilauksia varten oli alkuvuodesta anottu lainaa Merimieseläkekassalta, joka myönsi laivaluottoja 10 % hankintasopimuksen arvosta (Oy Wärtsilä Ab, Turku Shipyard 27.9.1973; Yhtyneet Paperitehtaat Oy merenkulku, Väinö Oksanen 24.9.1973).

Inflaation ja tonnistotarpeen kasvun vuoksi laivojen hinnat olivat kohonneet vuodesta toiseen. Yhtyneet Paperitehtaat Oy:ssä päätettiin pyytää tarjoukset neljälle noin 10 000 dwt:n alukselle siten, että mikäli tarjoukset vaikuttaisivat hyväksyttäviltä, laivoja tilattaisiin harkinnan mukaan lopulta yksi tai useampi. Laivojen kaavailtiin valmistuvan vuosina 1976–77. Useampien alusten tilaamisen ajatuksena oli, että myöhemmin yhtiöllä olisi mahdollisuus myydä hankintasopimuksia tai myydä juuri valmistuneet laivat Kaipola (2) ja Valkeakoski ja pitää uudet laivat. Perusteluna toiminnalle oli se, että useimmiten hankintasopimuksen myynnistä saatava hinta oli ollut suurempi kuin mitä siihen sijoitetut varat perustuen siihen ”*että suhdannevaihtelussa ilmaantuu ostajia, jotka tarvitsevat laivan lyhyellä toimitusajalla.*” (Yhtyneet Paperitehtaat Oy merenkulku, Väinö Oksanen 24.9.1973).

Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n Helsingin konttorissa 2.10.1973 pidetyssä hallituksen kokouksessa annettiin samanaikaisesti valtuudet myydä Lotila ja Rekola vähintään 5 Mmk kappalehintaan ja aloittaa neuvottelut uusien laivojen hankinnoista. Lotilan ja Rekolan kauppa toteutui 22.10.1973 allekirjoitetulla sopimuksella hankolaisen Oy Etna Rör Ab:n kanssa 10,5 Mmk kokonaiskauppahintaan (Yhtyneet Paperitehtaat Oy 2.10.1973; Yhtyneet Paperitehtaat Oy 1.2.1974).

Saatuihin kokemuksiin ja asiantuntijalausuntoihin perustuen saatiin lopulta piirretyksi 14 900 dwt:n kolmiruumainen, suoraseinäinen ja välikannellinen 1 A Super -jääluokan 9900 hv Sulzer pääkoneella ja neljällä 15 t kansinosturilla varustettu laiva. Agenttien välityksellä oli tarjoukset pyydetty kymmeniltä koti- ja ulkomaalaisilta telakoilta. Vain kaksi telakkaa vastasi kyselyyn:

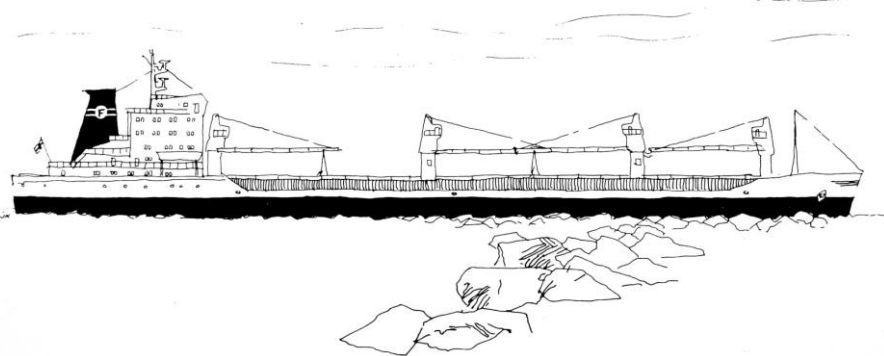
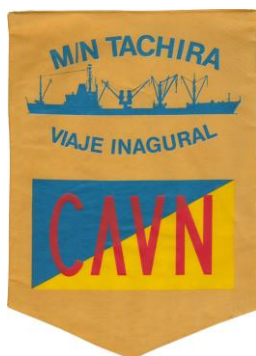
1. Wärtsilä Oy:n Turun telakka antoi Ruotsin kruunuun sidotun tarjouksen 72 Mmk laivalta, á 16 000 dwt, ilman mitään toimitusluottoa (!) ensimmäisen laivan toimituksen ollessa toukokuussa 1977. Tavanomaisesti edullisen luoton ollessa olennainen osa Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n ja Wärtsilä Oy:n välisiä laiva- ja paperikonetoimitussopimuksia, on ilmeistä, ettei Wärtsilällä ollut silloin todellista halukkuutta osin suunnittelemansa melko tavanomaisen laivasarjan rakentajaksi. Ilmeisesti tarjous kuitenkin jätettiin mahdollisesti muodollisesti yhteishengessä kun kerta hankkeessa oli oltu jo mukana yhdessä suunnittelemassa laivaa. Laivatilauksruuhkan, 14 kpl vuonna 1973 (määrällisesti sekä yhteistilavuudeltaan enemmän kuin koskaan aiemmin) ja 9 kpl vuonna 1974, kaikki arvokkaita erikoisaluksia, ohella Wärtsilä oli Turussa juuri tuolloin tekemässä aivan toisenlaisia aluksia, kuten matkustaja-aluksia sekä tuotetankkereita ja erityisesti isoja LPG-kaasutankkereita. Rakennuspedit olivat jo niin ruuhkautuneet, että kapasiteettivajeen vuoksi venezuelalaisen C. A. Venezolana de Navegación (CAVN) 26.2.1975 tekemän (koko vuoden ainoina tilauksina vuonna 1975 uusien tilausten saaminen Wärtsilälle oli jo vaikeaa ja vuosina 1976–77 niitä ei saatu enää lainkaan. Silloin Wärtsilälle valmistui myös 400 Mmk maksanut Pernon uusi allastelakka) neljän 14 580 dwt perinteisen välikansillisen linjalastilaivan tilauksen rungot jouduttiin tekemään alihankintana Oy Navire Ab:n Naantalissa Luonnonmaan telakalla. Ne valmistuivat Turun telakalla joulukuun 1976 ja tammikuun 1978 välisenä aikana, eli juuri samaan aikaan jolloin Yhtyneitten tilaus olisi pitänyt tarjouksen mukaisesti myös olla valmistumassa (Haavikko 1984, s. 126–127; Yhtyneet Paperitehtaat Oy merenkulku, Väinö Oksanen 14.12.1973; Oy Wärtsilä Ab; Oy Wärtsilä Ab, Turku Shipyard 27.9.1973; von Knorring 1995, s. 135, 168).
2. S. A. Juliana Constructora Gijonesa Pohjois-Espanjasta antoi tarjouksen 2–4 laivasta, á 10 500/14 900 dwt, 742 M pesetan kappalehintaan (noin 50 Mmk) 80 % luotolla 8 vuoden aikana toimituksen jälkeen 7,75 %:n, mahdollisesti 7,50 %:n korolla ja pankkitakauksella. Laivojen toimitukset olisivat elo-, syys-, joulukuussa 1976 ja tammikuussa 1977. Tilaus oli tehtävä 20.12.1973 mennessä, muuten hinta nousisi 1 % johtuen Espanjan valtion antaman tuen pienenemisestä telakalle. (S. A. Juliana Constructora Gijonesa 10.12.1973; Yhtyneet Paperitehtaat Oy merenkulku, Väinö Oksanen 14.12.1973).

S. A. Juliana Constructora Gijonesa -telakan edustajat tulivat 16.12.1973 Helsinkiin ja Valkeakoskelle käymään lopullisia kauppaneuvotteluja. Niinpä 20.12.1973 allekirjoitettiin neljän laivan tilaussopimukset espanjalaistelakan kanssa. Allekirjoittajaosapuolina olivat Yhtyneitten toimitusjohtaja Niilo Hakkarainen ja Julianan apulaisjohtaja Manuel García Blanco. Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n hallituksen kokouksessa 14.2.1974 yhtiön Helsingin konttorilla päätettiin yksimielisesti ja lopullisesti vahvistaa neljän uuden laivan hankinta,

jonka huomioitiin johtavan huomattavaan vieraan pääoman lisääntymiseen yhtiössä (Yhtyneet Paperitehtaat Oy 1.2.1974; Yhtyneet Paperitehtaat Oy 14.2.1974).

Yhtyneet Paperitehtaat Oy oli Espanjan laivatilauksen puoltavina seikkoina lisäksi nähnyt:

- ”Kysymyksessä olevan Gijonin telakan tekninen taso henkilökuntineen tekee luotettavan vaikutuksen.
- Säännöllisten paperitoimitusten turvaamiseksi Raumalta Purfleet’iin tarvitaan kaksi alusta, jotka toimivat terminaaliliikenteessä lähtien Raumalta viikoittain. Näiden lisäksi on lasteja saatavissa sekä Raumalta että muualta Pohjanlahden ja Suomenlahden satamista eri satamiin. Viimeaikoina on ollut vilkasta kysyntää laivoista tavarankuljetuksiin arktisille vesille. Samoin malminkuljetukseen Ruotsista mannermaalle kysytään laivoja ja maksetaan hyvin. Tämäntyyppinen laiva on sopiva useampiin kuljetustarpeisiin.
- Tällä hetkellä ja tuskinpa tuonnempanakaan on enää saatavissa edullisempaa tarjoustta. OECD-maissa on jo rajoitettu toimitusluottojen antamista, mutta Espanjassa ei toistaiseksi noudateta annettuja ohjeita.
- Muuta riskiä kuin valuuttaheilahteluja ei neljän laivan tilauksessa ole. Espanjalaiset itse sanovat pesetan devalvoinnin olevan odotettavissa.
- Koska kysymyksessä on monikäyttölaiva, sen rakennussopimus on aina myytävissä ja varmaankin korkeampaan hintaan kuin mitä siihen on sijoitettu.” (Yhtyneet Paperitehtaat Oy merenkulku, Väinö Oksanen 14.12.1973).



Kuva 91. Yhtyneitten paperilaivojen sijaan Wärtsilä rakensi perinteiset linjalastilaivat Venezuelaan joista ensimmäisenä luovutettiin Tachira (# 1238, IMO 7504665) 7.12.1976 (Oy Wärtsilä Ab). Kuva Jukka Huotari.

Kuva 92. Varhainen P-1130:n hahmotelma. Piirroskuva Oulun maakunta-arkisto: Oulu Oy:n arkisto.

7.10.2 Oulu Osakeyhtiö

Kolme kuukautta myöhemmin, Oulu Oy:n hieroessa tilausta laivasarjasta omalta osaltaan kevättälvella 1974, espanjalaiset telakan edustajat lennätettiin aluksi Kajaaniin tutustumaan Kajaani Oy:n toimintaan päiväksi, josta jatkettiin edelleen Ouluun tutustumaan Oulu Oy:n toimintaan. Oulussa kuluneen kahden päivän aikana käytiin loppuun erittäin tiiviit kauppaneuvottelut Varjakan (# 256) ja Pokkisen (# 257) tilaussopimuksista, jotka allekirjoitettiin lopulta 16.3.1974. Oulu Oy:n puolelta sopimusten tekijänä oli toimitusjohtaja Reijo Merikanto ja S. A. Juliana Constructora Gijonesan puolesta apulaisjohtaja Manuel García Blanco. Espanjalais-valtuuskunnan palattua takaisin Helsinkiin laivasarjan

kahden seuraavan aluksen Finnarctiksen (# 258) ja Finnpolariksen (# 259), eli siis Thomesto Oy:n laivojen tilaukset neuvoteltiin ja lopulta solmittiin 22.3.1974. Thomesto Oy:n laivojen hinta kappaleelta oli 807,5 M pesetaa laivalta samoin luottoehdoin kuin Yhtyneet Paperitehtaat Oy ja Oulu Osakeyhtiö saivat (henkilökohtainen tiedonanto Jaakko Mattila 9.12.2003; Oulu Osakeyhtiö markkinointiosasto, Olavi Rusko 12.10.1977; Pietikäinen 2011, s. 304).



Kuva 93. S. A. Juliana Constructora Gijonesan telakka marraskuussa 1978. Vasemmalla V-muotoisessa varustelualtaassa ovat pian seuraavaksi valmistuva kuivalastialus Ortiguera (# 266, IMO 7503221), kahdella gantry-nosturilla varustettu lastilautta Monte Bustelo (# 247, IMO 7387299), joka valmistui huhtikuussa 1979, mutta luovutettiin telakalta vasta 14.9.1985 nimellä Delfin del Baltico ja Varjakka. Keskellä rakennuspetien rinnalla olevassa suuremmassa altaassa on Pokkinen ja pienemmässä vasta aloitettu jäähdytysalus Frigo Tenerife (# 268, IMO 7911698). Thomeston laivat Finnpolaris ja Finnarctis (oikealla) ovat rinnakkain peteillä. Kuva Jose Luis Diaz Campa: kokoelma.

Helsingin Suomalaisella Klubilla pitämässään johtokunnan kokouksessa iltapäivällä 27.3.1974 Oulu Osakeyhtiön johtokunta vahvisti aiemmin 10.3.1974 suullisesti tehdyn päätöksen, jonka mukaan yhtiö tilaa kaksi kuivalastialusta espanjalaiselta S. A. Juliana Contructora Gijonesa telakalta aluskohtaiseen 775 M pesetan kiinteään kauppahintaan. Kauppahinnasta oli 80 % luottoa puolivuositaisissa maksuerissä kahdeksan vuoden maksuajalla ja vuosittaisella 7,5 % korolla. Laivojen toimitusajoiksi oli sovittu 40 ja 41 kuukautta sopimuksen allekirjoituspäivämäärästä (Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa 16.3.1974; Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 27.3.1974).

Toimitusjohtaja Reijo Merikanto joutui kuitenkin palaamaan uudelleen laivatilausasiaan jo heti seuraavassa johtokunnankokouksessa yhtiön konttorilla Helsingissä 22.5.1974. *”Toimitusjohtaja selosti Espanjasta tilattujen laivojen kaupassa syntynyttä tilannetta.*

Ennen kauppojen voimaansaattamista vaati toimittaja noin 1,5 Mmk:n hinnantarkistusta laivaa kohden alihankkijoiden kohonneiden hintojen vuoksi. Toimitusjohtajalle annettiin valtuudet kaupan lopputilanteen ratkaisemiseksi.” (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 22.5.1974).

Laivojen ensimmäinen rakennushintojen tarkistussopimus allekirjoitettiin jo niinkin pian kuin 28.5.1974, jolloin kauppahinnaksi muutettiin 795 M pesetaa kappaleelta (Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa 28.5.1974).

Seuraavassa johtokunnan kokouksessa 19.6.1974 yhtiön pääkonttorissa Oulussa toimitusjohtaja selosti espanjalaisen laivojen toimittajan kanssa valmiiksi saaduista neuvotteluista sekä Suomen ja Espanjan viranomaisilta saaduista laivatilaussopimusten hyväksymisistä. Samassa yhteydessä hän kertoi edelleen laivakauppoihin liittyvistä verolakien aiheuttamista seikoista (erikoispoisto-oikeudesta) ja niistä kauppa- ja teollisuusministeriössä käymistään neuvotteluista (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 19.6.1974).

Espanjasta tilattujen laivojen erikoispoisto-oikeuksista valtionvarainministeriössä toimitusjohtaja Merikannon käymien neuvottelujen jälkeen yhtiö kuitenkin sai anomukseensa alkuun hylkäävän päätöksen (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 3.10.1974).

Helsingissä Suomalaisella Klubilla iltapäivällä 27.2.1975 järjestetyssä johtokunnan kokouksessa toimitusjohtaja Merikanto selosti käymiään neuvotteluja espanjalaisen telakan kanssa kahden aiemman laivatilauksen lisäksi kahden samanlaisen laivan lisätilauksesta. Tilaukselle oli jo saatu Suomen Pankin alustava lupa ja Kansallis-Osake-Pankilta lupaus takauksille. Molempien alusten sopimusten mukaiset toimitukset olisivat vuonna 1978: # 264 15.5. ja # 265 15.7. Toimitusjohtaja sai johtokunnalta luvan kaupan sopimiseen (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 27.2.1975). Tämän jälkeen laivojen tilaus-sopimukset allekirjoitettiin pian Helsingissä 3.3.1975. Oulu Osakeyhtiön puolesta allekirjoittajana toimi toimitusjohtaja Reijo Merikanto ja S. A. Juliana Constructora Gijonesan puolesta johtaja Manuel García Blanco. Laivakohtainen kiinteä kauppahinta oli 970 M pesetaa. Kauppahinnasta oli 70 % luottoa puolivuositaisissa maksuerissä seitsemän vuoden maksuajalla ja vuosittaisella 8,25 % korolla (Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa # 264 3.3.1975; Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa # 265 3.3.1975).

Oulussa pääkonttorissa aamupäivällä 7.1.1976 pidetyssä johtokunnan kokouksessa toimitusjohtaja Merikanto ilmoitti, että valtionvarainministeriö ei ollut hyväksynyt yhtiön anomusta merenkulun edistämiseksi myönnettävistä verohuojennuksista 30.12.1970 annetun lain n:o 853/70 mukaisen erikoispoisto-oikeuden saamiseksi kahden viimeksi tilatun laivan hankintamenoista. Kahden aiemmin tilatun laivan Varjakan ja Pokkisen osalta lupa oli kuitenkin saatu. Kokous päätti hyväksyä Finnlinesin ehdotuksen Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n ja Thomesto Oy:n kanssa yhteisestä osallistumisesta ensimmäisen Juliana-sarjan aluksen, Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n Lotilan, vesillelasku- ja luovutus-tilaisuuteen. Muiden laivojen kastajaiset ja luovutukset suoritettaisiin rajoitetussa,

yhtiökohtaisesti tarpeelliseksi katsotussa laajuudessa (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 7.1.1976).

Johtokunnan kokous 19.5.1977 Oulussa päätti nimetä kaksi ensimmäistä Espanjassa rakenteilla olevaa laivaa Varjakaksi (# 256) ja Pokkiseksi (# 257). Toimitusjohtaja Merikanto antoi johtokunnalle antamassaan laivojen nimiesityksessä valmiiksi karsitun nimilistan ”puunjalostuspitoisista” ja oululaiseen taustaan viittaavista ehdotetuista nimistä, joista nimet valittiin. Vertailukohteina olivat Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n viimeisimmän laivasarjan laivoilleen antamat nimet Lotila (# 252), Kaipola (# 254), Walki (# 253) ja Walki Paper (# 255) (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 19.5.1977). Loppujen lopuksi Oulu Osakeyhtiön kaikkien laivojen nimet olivat kuitenkin peräisin vuonna 1969 järjestetystä nimikilpailusta. Pokkinen oli yksi tusinasta listalle jossain vaiheessa lisätystä nimestä (Oulu Osakeyhtiö 5.8.1969).



Kuva 94. Valkeakosken teollisuuden 100-vuotisjuhlien merkeissä Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n hallitus päätti kokouksessaan 22.12.1971 kastaa Turussa 8.3.1972 vesille laskettavan laivan Valkeakoskeksi ja kokouksessaan 17.2.1972 johtajiston esityksestä ottaa yhtiön tuotenimeksi Walki. Nimeä oli käytetty jo 1930-luvulta lähtien Tervasaaren tuotenimenä. Walki on lyhennys Valkeakosken vanhasta nimestä Walkiakoski ja samannimisestä yhtiöstä, joka oli fuusioitu Yhtyneisiin vuonna 1934 (Yhtyneet Paperitehtaat Oy 22.12.1971; Yhtyneet Paperitehtaat Oy 17.2.1974). Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n laivat Simpele ja Kaipola olivat nimettyinä yhtiön tehtaitten mukaan samalla kun Lotila ja Rekola yhtiön maatilojen mukaan. Kuva Jukka Huotari.

Taulukko 3. Nimiehdotukset Oulu Osakeyhtiön kahden ensimmäisen Juliana-sarjan laivan nimeämiseksi. Kursiivilla kirjoitetut nimiehdotukset ovat vuoden 1969 nimikilpailuun kuulumattomia uusia nimiehdotuksia (Oulu Osakeyhtiö 5.8.1969; Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 19.5.1977).

<i>Honka</i>	<i>Niva</i>	<i>Ruka</i>
<i>Kaltio</i>	<i>Patela</i>	<i>Santonen</i>
<i>Kelo</i>	<i>Poka</i>	<i>Tarakka</i>
<i>Kiikeli</i>	<u>Pokkinen</u>	<i>Ulea</i>
<i>Livo</i>	<i>Raatti</i>	<i>Vaala</i>
<i>Letto</i>	<i>Rommakko</i>	<u>Varjakka</u>

Nimeämispäätöksessä pysyteltiin siis siten jo aiemmin vakiintuneella paikkojen nimi-linjalla, jota Yhtyneitten esimerkki osaltaan tuki. Pokkinen on Oulun ydinkeskustassa sijaitseva I kaupunginosa, joka on saanut nimensä Pokkitörmällä sijainneesta talosta Bäckmöller, tuttavallisemmin Bock. Aktiebolaget Uleå Osakeyhtiön ja sittemmin Oulu Osakeyhtiön pääkonttori sijaitsi Pokkisen kaupunginosassa Torikadun ja Kauppurienkadun kulmassa siihen saakka kunnes se muutti Nuottasaaren tehtaitten yhteyteen (Oulu Osakeyhtiö 12.1963; Toropainen 2005, 115–116, 259–260; Wikipedia 15.9.2014).



Kuva 95. S. A. Juliana Constructora Gijonesan telakka Varjakan kastepäivänä 9.3.1978. Oulu Osakeyhtiön tilaamat Varjakka (vasemmalla) ja Pokkinen ovat rinnakkain vierekkäisillä rakennuspeteillä. Yhtyneitten tilaamista laivoista varustelualtaalta näkyy korsteenia kuvan oikeassa laidassa ja isommassa telakka-altaassa laivan kylkeä, ruumankarvelia ja kansinosturin pylväs petien rinnalla kuvassa oikealla. Etualalla on Thomeston tilaamaan laivan (Finnarctiksen) kaksoispohjalohkoja pinottuna päällekkäin kasoihin sekä pätkä ruumankarvelia valmiiksi Varjakan vesillelaskun jälkeen petille laskettaviksi. Varjakka laskettiin vesille 10.3.1978 ja Finnarctiksen kölinlasku oli 13.3.1978. Kuva Fotolena, Gijon / SLHY: Finnlines-kokoelma.

Seuraavien kahden tilatun laivan nimeämisiä ei ennätetty enää kuitenkaan käsitellä johtokunnan kokouksissa ennen niiden tilauksien lopullisia peruuntumisia. Vaikka niille ei virallisesti ennätetty nimiä valitakaan, niin ainakin osa Oy Finnlines Ltd:n ja Oulu Osakeyhtiön henkilöstöstä tunsivat ne Koitelina (# 264) ja Tuirana (# 265). Konkreettisin osoitus asiasta on Oulun maakunta-arkistossa Oulu Osakeyhtiön järjestetyt laivatilausasiakirjat, jotka ovat nimettyinä arkistossa siten, että aiempi Wärtsilältä tilattu sarja on Tuira I ja Koiteli I, ja myöhempi Julianalta tilattu sarja on Koiteli ja Tuira vielä nimenomaan juuri tässä järjestyksessä. Oulu Osakeyhtiön arkiston luovutuksen yhteydessä Oulun maakunta-arkistolle arkistoa oli yhtiön puolelta inventoimassa Esko Hankkila (henkilökohtainen tiedonanto Petri Granberg 5.7.2013).

Tästä johtuen syntyy perustellusti kaksi päätelmää; että hyvin todennäköisesti peruuntuneiden laivojen piti korvata vanhempi Tuira ja Koiteli ja sama asia kääntäen, että peruuntuneiden laivojen tilalla vanhempi Tuira ja Koiteli jatkoivat liikenteessä vielä uusien Espanjasta tilattujen laivojen alkuun suunnitellun käyttöään verran eli 10 vuotta (Virtanen 2003, s. 252).

Espanjalaisen telakan S. A. Juliana Constructora Gijonesan ja sen emoyhtiön AESA:n (Astilleros Espanoles S. A.) seitsemän johtohenkilöä tulivat käymään Suomessa 26.9.–1.10.1977, jonka aikana he olivat vierailulla Oulussa 27.–28.9.1977 ja Valkeakoskella 29.9.1977. Tapaamisessa 28.9.1977 he kertoivat telakkayhtiön suurista taloudellisista vaikeuksista liittyen suomalaisten tilaamien 10 laivan rakentamiseen ja esittivät selvityksiä tuolloin jo 12–17 kuukautta (Oulu Osakeyhtiön tilaukset 14–17 kk) myöhässä olleiden toimitusten syistä: Espanjassa sopimusten jälkeen tapahtunut voimakas inflaatio 20–35 % vuodessa, suuret poliittiset lakko-aallot ja devalvaatiot vuosina 1976–77 yhteensä noin 35 %. Espanjalaiset väittivät että telakka ei kestäisi ilmoitettuja tappioita ja telakka saatettaisiin joutua sulkemaan. *”Jos laivat (esim. Yhtyneitten ”Lotila”) luovutetaan sopimusten mukaisilla hinnoilla, nousevat velat kohtuuttoman suuresti yli kirjatun pääoman ja joudutaan suoritustilaan.”* Johtokunta päättikin seuraavassa kokouksessaan 30.9.1977 Oulussa pääkonttorilla ryhtyä viipymättä ennakkovalmisteluihin asian vaatimiin toimiin ja neuvotteluiden käynnistämiseen.

Espanjan pitkäaikaisen sotilasdiktatorin Francisco Francon kuolema 20.11.1975 oli aiheuttanut epäjärjestystä Espanjassa, joka oli estänyt tilattujen laivojen valmistumista ajallaan.

Sopimusten mukaiset alusten hinnat olivat kiinteitä peseta-hintoja. Espanjalaiset ehdottivat rakennusajan maksujen, mukaan lukien luovutus, suoritettavaksi sovittujen sopimusten mukaisesti, mutta kahdeksan ja seitsemän vuoden kestoisten luottojen (80 % ja 70 % kauppahinnoista) pesetahinnan muuttamisesta sopimuspäivinä voimassa olleiden kurssien mukaisesti Suomen markoiksi. Suomalaisten tilaajien keskuudessa oli voimakas pyrkimys taloudellisessa mielessä pitää tiukasti kiinni tehdyistä sopimuksista, mikä näkyi heidän yhdessä laatimassaan vastauksessa 19.10.1977. Siinä ehdotettiin vastavuoroisesti telakkaa hankkimaan pankkitakaukset jo maksetuille laivojen maksuerille saatavien turvaamiseksi ja telakan tappioiden välttämiseksi Thomeston tilausten (Finnarctis # 258 ja Finnpolaris # 259) ja Oulu Osakeyhtiön lisätilausten (Koiteli (2) # 264 ja Taira (2) # 265) peruuttamisia. Asiasta 12.10.1977 tehty muistio ja vastaehdotus telakalle olivat esillä Helsingissä yhtiön konttorilla järjestetyssä johtokunnan kokouksessa.

Samassa kokouksessa toimitusjohtaja Merikanto ilmoitti alustavan Kansallis-Osake-Pankin esittämän pyynnön 200 Mmk:n lisävakuuksien saamiseksi yhtiöltä lisäkiinnityksinä sen kiinteästä omaisuudesta. Lisävakuuksien vaatiminen lainojen saajilta selittyi Suomen Pankin kiristyneellä rahoituspolitiikalla, jossa edellytettiin pankeilta parempia vakuuksia annettujen lainojen vastineiksi. Koska aiemmin samana vuonna valtionvarainministeriö ei ollut hyväksynyt yhtiön anomusta erikoispoisto-oikeudesta lisälaivatilaukselle, ja kun rahoitusvajeesta tuolloin kärsineen Oulu Osakeyhtiön toiminta vuodet 1976–1978 olivat tappiollisia, on ilmeistä, että kahden lisälaivatilauksen peruutusehdotus oli yhtiön kannalta erittäin suotavaa, ellei jopa aivan välttämätöntä laivojen edullisista tilaushinnoista huolimatta (Oulu Osakeyhtiö markkinointiosasto, Olavi Rusko 12.10.1977; Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 30.9.1977; Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 19.10.1977; Virtanen 2003, s. 317; Yhtyneet Paperitehtaat Oy merenkulku, Pekka Heinonen 21.9.1977).

Finnlinesin piirissä oli myös ymmärretty, ettei laman johdosta vähentyneiden lastimäärien takia kaikille tilatuille laivoille riittäisi tarpeeksi kysyntää (henkilökohtainen tiedonanto Jaakko Mattila 9.12.2003).

S. A. Juliana Constructora Gijonesan, Oulu Osakeyhtiön, Thomesto Oy:n ja Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n välisissä neuvotteluissa laivojen uusista toimitusehdoista Helsingissä saavutettiin sopimus 4.11.1977. Sopimus sisälsi kahden viimeisen Oulu Osakeyhtiön tilauksen peruutuksen siten, että niistä jo suoritettut maksuerät siirrettiin Varjakalle ja Pokkiselle. Laivasarjan kaikkien alusten hintaa korotettiin 130 M pesetalla laivalta ja sopimussakkoja korotettiin 15 %:lla samalla kun sovittuja toimitusaikoja siirrettiin myöhemmäksi. Sopimuksen mukaiset lisäykset laivojen toimitussopimuksiin tehtiin lopulta Helsingissä 2.12.1977 (Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa 2.12.1977).

Sekä Varjakan että Pokkisen valmistuminen myöhästyi kuitenkin vielä vuodella uusistakin sovitusta toimitusajosta, sillä Varjakka luovutettiin 6.11.1979 ja Pokkinen 30.1.1980.



Kuva 96. Pokkinen lähdössä Haminasta sahatavarakansilastissa. Kuva Hannu Laakso.

Osana laivasarjan suunnittelua olivat Yhtyneet Paperitehtaat Oy ja Oy Wärtsilä Ab sopineet täysimittaisista jääkokeista valmiilla laivalla. Walki valittiin tarkoitusta varten ja jääkokeita suoritettiin Perämerellä 27.–28.3.1979 täydessä paperi- ja sellulastissa aluksen ollessa matkalla Kemin Ajoksesta Napoliin Italiaan. Kokeissa selvisi muun muassa, että laiva pystyi ylläpitämään 2–3 solmun nopeutta tasaisessa noin 60 senttimetriä paksussa jäässä ja että kääntyminen onnistui vielä jotenkin noin 40–50 senttimetrin paksuisessa jäässä. Hyvistä jääsäkulkuominaisuuksista huolimatta Juliana-alukset tarvitsivat silti säännöllisesti jäänmurtaja-avustusta Perämerellä talvikausina erityisesti ahtojäissä toimiessaan (henkilökohtainen tiedonanto Tom Ullstedt 26.11.2012; Oy Finnlines Ltd 4.1979).



Kuva 97. Yhtyneitten Walkin jääkokeet Perämerellä 28.3.1979. Kuva SLHY: Finnlines-kokoelma.

7.11 Rahoittajat

Oulu Osakeyhtiö kuului sinivalkoisen pääoman piiriin Kajaani Oy:n kautta. Veitsiluoto Oy puhtaana valtion-yhtiönä budjettirahoituksella oli neutraali pankkileireihin kuulumaton yhtiö. Siten ensisijaisina Oulu Osakeyhtiön luotottajina olivat Kansallis-Osake-Pankki ja vakuutusosakeyhtiö Pohjola. Näiden lisäksi lainoja oli hankittu mm. Kansaneläkelaitokselta, Suomen Teollisuuspankki Oy:ltä ja Nordic Bank Limitediltä.

Juliana-sarjan laivojen rahoittamiseksi Oulu Osakeyhtiö otti vuosina 1977–78 Merimieseläkekassalta 12 Mmk kokonaisluoton 10 vuoden maksuajalla. Tätä varten vuonna 1972 valmistuneet laivat, Tuira ja Koiteli, kiinnitettiin (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 31.12.1977; Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 10.5.1978).



Kuva 98. Sinivalkoinen pääoma.
Kuva Jukka Huotari.

Kajaanin Oy:n suuromistaja, vakuutusyhtiö Pohjola, oli useaan otteeseen esittänyt toivomuksen Oulu Osakeyhtiön laivojen vakuutusten hoitamisen siirtämistä Pohjolalle, sillä Oulu Osakeyhtiö oli vakuutustariffitason kontrolloimiseksi sijoittanut osan kaskovakuutuksista ulkomaille. Asiaa käsiteltiin Oulu Osakeyhtiön johtokunnan kokouksessa Oulun pääkonttorissa 19.5.1977. Tällöin *”katsottiin, että laivavakuutukset ovat ohjattavissa Pohjolalle, mikäli vakuutustariffineuvottelut voidaan yhtiön etuja menettämättä liittää lainahankkeisiin.”* Samassa johtokunnan kokouksessa toimitusjohtaja Merikanto oli selostanut Postipankin kanssa käymiään lainaneuvotteluja, jotka olivat vastatuulella koska yhtiö ei ollut pankin asiakas (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 19.5.1977).

Vakuutusyhtiö Pohjola oli ollut hyvin lähellä Kajaani Oy:tä heti alusta alkaen, sillä Pohjolan ensimmäisenä toimitusjohtaja oli ollut K. A. Paloheimo vuoteen 1931 saakka ja hallituksen puheenjohtajana kuolemaansa saakka vuoteen 1949. K. A. Paloheimo oli ollut yksi kuudesta Kajaanin Puutavara Osakeyhtiön perustajasta. Hänen henkilökohtainen suhteensa yhtiöön oli ollut etäinen sen jälkeen, kun hän oli myynyt sukunsa omistaman Kajaanin Puutavara Osakeyhtiön osake-enemmistön Aktiebolaget Uleå Osakeyhtiölle 1920-luvun alussa. Vuonna 1949 Pohjola oli toinen suuryritys Kansallis-Osake-Pankin jälkeen joka hankki Kajaani Oy:n osakkeita (Virtanen 1985, s. 117).

Kansallis-Osake-Pankki ja vakuutusyhtiö Pohjola olivat myös Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n pääomistajia ja rahoittajia Kajaani Oy:n ja Rauma-Repola Oy:n tapaan (Kuisma 2004, s. 211–216, 353, 362).

7.12 Finncarriers

Yhteistyösopimuksen ja Finncarriersin perustamisneuvottelut Finnlinesin ja Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön (SHO/FÅA/Effoa) kesken herättivät siinä määrin huolestuneisuutta sekä Oulu Osakeyhtiössä että Yhtyneissä Paperitehtaat Oy:ssä, että molemmat yhtiöt yhdessä lähestyivät Finnlinesin johtokunnan puheenjohtaja ja merenkulkuneuvos Heikki Holmaa yhteisellä kirjeellä päivää ennen sopimuksen virallista allekirjoitusta (10.6.1975). Kirjeessä huomautettiin sopimuksen vaikuttavan välittömästi Ouluyhtiön ja Yhtyneitten omistamiin ja tilaamiin laivoihin. Yhtiöiden huolestuessa sopimuksen mahdollisista epäedullisista vaikutuksista heille, ne pyysivät tekemään Finnlinesia sopimuksen varauksin siltä osin, ettei se olisi sitova heidän laivojensa osalta ennen kuin oli sovittu heidän asemastaan Finncarriersin suhteen (Oulu Osakeyhtiö ja Yhtyneet Paperitehtaat Oy 9.6.1975; Oy Laivastolehti 12.1975).

Alkuvuodesta 1976 alkaen Tuira ja Koiteli sekä laivasarjan molemmat vanhemmat sisaret, Finnoak (entinen Kaipola) ja Valkeakoski, olivat Finncarriersin rahtauksessa (Pietikäinen 1998, s. 134, 140, 147, 149).

7.13 M/S Finnmaidin myynti

Oulu Osakeyhtiön pääkonttorissa Oulussa 23.1.1978 pidetyssä johtokunnan kokouksessa toimitusjohtaja Reijo Merikanto selosti laivanvarustamotoiminnan näkymiä, jolloin samassa yhteydessä hän totesi yhtiön vanhimman laivan, 1965 rakennetun Finnmaidin, käytön olevan taloudellisesti raskasta. Laman alhaisena pitämä rahtitaso yhdessä Merimiesunionin normittaman suuren miehityksen kanssa oli aiheuttanut heikon tuloksen. Toimitusjohtajan esityksestä johtokunta päätti asettaa laivan myyntilistalle siten, että myynnin ajankohta valittaisiin joustavasti mahdollisimman korkean myyntihinnan saavuttamiseksi. Samaisessa johtokunnan kokouksessa toimitusjohtaja ilmoitti kevään kuluessa tapahtuvista Varjakan ja Pokkisen vesillelaskuista, joten myyntipäätös oli myös osana laivaston normaalia uusimisohjelmaa (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 23.1.1978).



Kuva 99. Finnmaid lähdössä Turusta iltapäivällä kohden auringonlaskua. Kuva Hannu Laakso.

Hieman vajaan vuoden kuluttua myyntiponnistelut alkoivat tuottaa tulosta, sillä Oulu Osakeyhtiön pääkonttorissa Oulussa 4.1.1979 pidetyssä johtokunnan kokouksessa toimitusjohtaja Reijo Merikanto esitteli Finnlinesin välittämiä kauppaneuvotteluja ja tuoreinta saatua 2,350 MUSD limit-tarjousta, jonka johtokunta päätti hyväksyä päätettäväksi tällä hinnalla (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 4.1.1979).

7.14 Yhtiön nimen lyhennys

Yhtiön nimi Oulu Osakeyhtiö oli käytännön elämässä todettu usein hankalaksi ja liian pitkäksi. Oulu Osakeyhtiön pääkonttorissa Oulussa 11.1.1980 pidetyssä johtokunnan kokouksessa käydyn keskustelun jälkeen oli päätetty antaa yhtiön nimen lyhentäminen Oulu Oy:ksi harkittavaksi talousjohtaja Juhani Lareksen johdolla toimivassa yhtiöjärjestyksen muutosta valmistelevalle juristitoimikunnassa (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 11.1.1980).

Oulussa 25.11.1980 pidetyssä kokouksessa yhtiön johtokunta päätti yhtiöjärjestyksen muutoksen sisältäen yhtiön nimen lyhennyksen, joka merkittiin kaupparekisteriin 2.4.1981 (Oulu Osakeyhtiö 31.12.1980; Oulu Oy 1981).

7.15 Enso-Gutzeit Oy:n Oy Finnlines Ltd:n osakkeet

Enso-Gutzeit Oy oli luopumassa laivoistaan ja varustamotoiminnoistaan. Oulu Oy:n hallituksen kokouksessa Oulun pääkonttorilla Torikatu 15:ta 5.8.1982 ennakoitiin Oy Finnlines Ltd:n omistuspohjan muutoksia ja sen vaikutuksia yhtiön laivojen hoitoon. Toimitusjohtaja Hakkilan tarkemmin selvitettäväksi tuli Oy Finnlines Ltd tuleva asema päätöksentekoa varten Enso-Gutzeit Oy:n tekemästä osaketarjouksesta (Oulu Oy hallitus, Rauno Hakkila 5.8.1982).

Seuraavassa Oulu Oy:n hallituksen kokouksessa Kajaani Oy:n Helsingin konttorilla Pohjoisesplanadi 33 A:ssa 17.9.1982 päätettiin olla ostamatta Effoan osakkeita. Oy Finnlines Ltd:n osakkeiden ostamiseen palattaisiin kunnes laivojen hoito- ja markkinointivaihtoehdot olisi selvitetty (Oulu Oy hallitus, Rauno Hakkila 17.9.1982).

Lopulta 3.11.1982 Kajaani Oy:n Helsingin konttorilla pidetyssä Oulu Oy:n hallituksen kokouksessa:

”Päätettiin ostaa Oy Finnlines Ltd:n osakkeita 4 prosenttia yhtiön koko osakekannasta Enso-Gutzeit Oy:ltä. Kauppahinta on 400 000 markkaa, joka maksetaan kolmen vuoden kuluttua osakekaupan solmimisesta. Maksuaika on koroton.

Hallitus piti tärkeänä, että kauppasopimukseen sisällytetään takaisinostoehto, mikäli Oulu Oy luopuu laivoista ja että tämä osakeomistus antaa Oulu Oy:lle hallituspaikan Oy Finnlines Ltd:ssä.” (Oulu Oy hallitus, Juhani Lares 3.11.1982).

Muutama vuosi myöhemmin 24.4.1986 Veitsiluoto Oy:n pääkonttorissa pidetyssä hallituksen kokouksessa päätettiin, ettei yhtiö osallistu Oy Finnlines Ltd:n osakepääoman korotukseen (Oulu Oy hallitus, Juhani Lares 24.4.1986).



Kuva 100. Varjakan komentosilta lokakuussa 1994. Vasemmalta toinen perämies Pasi Mattila, kapteeni Tom Ullstedt ja konepäällikkö Raimo (Rami) Kokkonen. Kuva Jukka Huotari.

Kuva 101. Pokkisen pääkoneen polttoainepumpun korjaus 24.12.1994. Kuva Jukka Huotari.

7.16 F-ships pool

Finnlinesin hoidossa olleiden Juliana-laivojen omistajilla oli toisinaan ollut epäily, ettei Finnlines jaa tuottoisia matkoja laivojen kesken riittävän tasapuolisesti.

Thomesto Oy:n Lauri Juhani (Mylle) Jouhkin esityksestä Juliana-sarjan laivojen omistajat Effoa, Neste Oy, Oulu Oy ja Thomesto Oy muodostivat vuoden 1982–83 vaihteessa F-ships poolin Juliana-laivojensa työllistämiseksi ja tuloksien tasaamiseksi osakkaiden kesken. Effoan Salla (Yhtyneitten entinen Walki Paper) oli vain nimellisesti mukana, sillä se oli sellun kuljetuksen systeemiliikenteessä linjalla Hamina–Bremen. Thomeston Finnarctis (IMO 7415711) liittyi mukaan vasta myöhemmin Outokumpu Oy:n rahtauksen päätyttyä loppuvuodesta 1984.

F-ships poolin jäsenet itse kukin asettivat yhden oman pysyvän aluksen pooliin: Effoalta liitettiin Salla (IMO 7403706), Nesteeltä Finnfighter (IMO 7403691), Oululta Varjakka ja Thomestolta Finnnoceanis (IMO 7403689). Oulun Pokkinen, Thomeston Finnpolaris (IMO 7415723) ja Yhtyneitten Lotila (IMO 7403677) tulivat pooliin lisäaluksina.

FSP
F-ships pool

F-Ships

Kuvat 102–103. F-ships poolin viralliset fontit 1980-luvulla (vasemmalla) ja 1990–2000-luvuilla. Vanhaa fonttia ei vaihdettu uuteen Juliana-laivoissa. Piirroskuvat F-ships pool.



Kuva 104. Kemiläinen Pokkinen on paperilastissa tavanomaisessa talvisäässä Pohjois-Atlantilla matkalla Haminasta Philadelphiaan maaliskuussa 1994. Kuva Jukka Huotari.



Kuva 105. F-ships poolin Juliana-laivat, Lumi Shipping Oy:n kemiläinen Pokkinen ja Amer-Yhtymä Oy:n helsinkiläinen Lotila, purkavat Suomesta tuomiaan paperilasteja Philadelphiassa 26.3.1994, laiturissa Pier 80 South. Kuva Jukka Huotari.



Kuva 106. Bahamalainen Varjakka on hakemassa 5.4.1993 sellulastia Quebecin La Grande Ansesta La Palliceen ja Rotterdamiin. Kuva Jukka Huotari.

F-ships pool harjoitti sopimusliikennettä enimmäkseen Pohjois-Atlantilla. Laivat kuljettivat pääasiallisesti Transfennican paperin venttilasteja Suomesta Philadelphiaan ja paluulasteina Savannahista kaoliinia Suomeen paperin raaka-aineeksi paperitehtaille. Laivat veivät myös Outokumpu Oy:n ja Rautaruukki Oy:n teräslasteja Pohjois-Amerikan Suurille Järville ja paluulasteina toivat metsäjalosteita Keski-Eurooppaan. Matkoja tehtiin myös Meksikonlahdelle ja koematkoja jopa Pohjois-Amerikan länsirannikolle (Pietikäinen 2011, s. 332–333; Oulu Osakeyhtiö 10.1983).

Myöhemmässä vaiheessa F-ships pooliin liittyi paljon muitakin aluksia kuten muun muassa Effoan Haugesund- ja Korea-sarjojen laivoja sekä Para-proomuja. Proomut tosin liikkuvat vain Itämerellä.



Kuva 107. Länsirannikon koematka. Neste Oy:n naantalilainen Finnfighter, entinen Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n raumalainen Kaipola on juuri Golden Gate -sillan alittaneena tyhjänä matkalla merelle 4.3.1985 purettuaan lastia San Franciscoon. F-ships poolin koematkoilla vuosina 1983–85 Finnfighter teki kaksi matkaa Pohjois-Amerikan länsirannikolle kuten myös Oulu Oy:n oululaiset Varjakka ja Pokkinen sekä Thomeston helsinkiläiset Finnpolaris ja yhden matkan tehnyt Finnoceanis, entinen Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n raumalainen Walki. Kuva Quentin Durham / SLHY: Finnlines-kokoelma.

7.17 Finnpusku-puskuproomuisännistö

Oulu Oy:n Helsingin konttorilla pidetyssä hallituksen kokouksessa 6.3.1985 toimitusjohtaja Rauno Hakkila ilmoitti ”siitä, että Oulu Oy ei tule osallistumaan mahdollisesti syntyvään puskuproomuisännistöön muutoin kuin Oy Finnlines Ltd:n osakkaana.” (Oulu Oy hallitus, Juhani Lares 6.3.1985).

7.18 Kajaani Oy:n suunnitelmat

Kajaani Oy oli hankkinut aivan 1970-luvun alussa valmiiksi tontin itselleen Oulu Osakeyhtiön Nuottasaaren sulfaattisellutehtaan vierestä Oritkarista paperitehdasta varten. Toimitusjohtaja Mikko Tähtisen tarkoituksena oli, että rakennettava paperitehdas saisi raaka-ainesulfaattimassan märkänä putkia pitkinsuoraan viereisestä sellutehtaasta (Oy Laivastolehti 4.1973, s. 38–41; Virtanen 2007, s. 31).

Kesäkuun alussa 1973 Kajaani Oy osti englantilaisilta Dixoneilta Toppila Oy:n koko osakekannan tukikohdan turvaamiseksi rannikolle ja saadakseen haltuunsa tehtaan 400 000 m³ kuusikiintiön. Oulussa Toppilan salmen äärelle Alvar Aallon suunnittelema ja vuonna 1931 valmistunut sulfiittisellutehdas oli sangen hyväkuntoinen, mutta liian pieni ja vanhanaikainen ollakseen enää kannattava, vaikka tuotantokykyä olikin jo korotettu 80 000 tonniin vuodessa (Virtanen 1985, s. 80–81).

Kajaani Oy:n suunnitelmat paperitehtaan rakentamiseksi Oulun Oritkariin 1970-luvulla olivat olleet niin pitkällä, että Suomen Pankilta oli saatu lupa ulkomaisen lainan ottamiseen, ja lainaneuvottelut olivat käynnissä syksyllä 1974. Vuoden 1975 kuluessa oli saatu luvat Suomen Metsäteollisuuden Keskusliitolta paperitehtaan rakentamiseksi Oritkariin ja sulfaattisellutehtaan rakentamiseksi Kajaaniin. Vaikka syksyllä 1975 oli vielä päätetty jatkaa Oritkari-hankkeen valmistelua, niin siitä huolimatta molemmat hankkeet päätettiin lykätä tulevaisuuteen öljykriisistä seuranneen maailmanlaajuisen laman johdosta vähentyneen paperin kulutuksen vuoksi (Virtanen 1985, s. 81–88; Virtanen 2007, s. 32–34).

”Veitsiluodon Aarne Pelkonen ei tietenkään pitänyt Tähtisen tällaisista Oulun-suunnitelmista. Vastanäkökohtia oli kaksi. Oulu Osakeyhtiön johtokunnassa oli jo runsaan kahden vuosikymmenen ajan pohdittu yhtiön oman paperitehtaan rakentamista sellutehtaan vierelle. Kajaani Oy:n tehdas olisi vienyt siltä pohjan. Toiseksi Veitsiluoto vetosi osakassopimukseen, jonka mukaan kummankin pääyhtiön oli hyödyttävä yhtä paljon Oulu Oy:n kustannuksella. Veitsiluodon oli siis joka tapauksessa saatava käyttöönsä yhtä monta tonnia Oulun sulfaattisellua, kuin Kajaani Oy sai. Pelkkä puolikas Oulun sellusta ei taas ollut tarpeeksi Oritkarin tehtaalle.” (Virtanen 2007, s. 32).

”Toppila Oy:n osto ja Oritkari-hanke eivät tuoneet Kajaani Oy:lle niitä hyötyjä, joita Tähtinen oli odottanut. Sen sijaan niiden vuoksi Kajaani Oy:n ja Veitsiluoto Osakeyhtiön välit tulehtuivat, ja sen seuraukset näkyivät erityisesti 1980-luvun tapahtumissa.” (Virtanen 2007, s. 34).

Toimitusjohtaja Mikko Tähtisen (1962–1978) loppuvuosien aikana tehty tehdasinvestointien lykkäyspäättös merkitsi myöhemmässä vaiheessa käytännössä molemmista uudishankkeista lopullista luopumista. Uuden toimitusjohtajan Juhani (Jussi) Ahavan (1978–1989) suunnitelmat hakeutuivat uusille uomille muuttuneessa toimintaympäristössä erityisesti aikanaan Oulu Oy:n Veitsiluoto Oy:lle myynnin myötä, mikä lopulta johti Kajaani Oy:n fuusioimiseen Yhtyneet Paperitehtaat Osakeyhtiöön vuonna 1989. Myöhemmässä vaiheessa Yhtyneet Paperitehtaat lopetti Kajaani Oy:n vanhentuneen kolmen paperikoneen (Valmetin valmistamat PK2–4, jotka purettiin, ja joista PK4 myytiin Intiaan) paperitehtaan 17.12.2008 ilman korvaavaa uudishanketta. Vuosina 1919–1983 toiminnassa ollut Karlstads Mekaniska Verkstad Ab:n (KMW) valmistama PK1 oli myyty Kiinaan Qingdao Bei-Fa-yhtiölle jo vuonna 1988, ja se on edelleen toiminnassa. Myös vanhentuneet sellutehtaat oli lopetettu Kajaanin Tihisennimessä keväällä 1982 ja Oulun Toppilassa vuonna 1985. UPM myi Kajaanin sahan edelleen syyskuussa 2012 kuusamolaiselle Pölkky Oy:lle. Kajaanin saha toimii edelleen Pölkky Oy:n tytäryhtiönä nimellä Kajaaniwood Oy, samalla tavoin kuin yhtiön Kuusamon saha nimellä Kitkawood Oy ja Taivalkosken saha nimellä Ulea Oy. Tämän jälkeen vanhasta Kajaani Oy:stä jäi UPM:ssä toimintaan vain Kainuussa sijaitsevat Sotkamon Kallioisen ja Kuhmon Katerman vesivoimalaitokset, jotka peruskorjattiin ja uudistettiin 2000-luvulla. Kajaanin vesivoimalaitokset Koivukoski ja Ämmäkoski oli myyty jo vuonna 1995 Kainuun Voima Oy:lle (Pölkky Oy 7.3.2015; Wikipedia 7.3.2015).



Kuva 108. Pelastusrenkas UPM:n Katerman voimalaitoksella 5.8.2012 Kuhmossa. Kuva Jukka Huotari.

Kajaani Oy:llä oli ollut pitkän tähtäimen suunnitelmanaan Oulu Oy:n fuusioiminen itseensä. Taloudellisesti vahva valtionyhtiö Veitsiluoto Oy pyysi kuitenkin omasta Oulu Oy:n puoliskostaan niin suurta hintaa, ettei velkaisella Kajaani Oy:llä ollut käytännössä taloudellisia edellytyksiä velkaisen Oulu Oy:n ostoon kokonaan itselleen. Mikäli osto olisi toteutunutkin, niin kaupan rahoittamiseksi ja välttämättömiin investointeihin Oulu Oy:ssä olisi jouduttu luopumaan osasta yhtiötä. Tähän kuului erityisesti perustoimialaan kuulumaton laivanvarustamatoiminta. Oulu Oy:n sellutehdas vaati uudistamista, jonka jälkeen olisi vasta tullut paperitehtaan rakentamisen vuoro. Sitä varten Kajaani Oy:llä oli ollut valmis tontti Oritkarissa. Vaikka aikoinaan Kajaani Oy:ssä oli esitetty kemianteollisuuden kaavailuja Oulu Oy:n tulevaisuutta varten, niin todellinen päähanke olisi kuitenkin ollut paperitehdas Ouluun (henkilökohtainen tiedonanto Juhani Ahava 5.6.2014).

7.19 Pohjolan Paperi alias Tosi on Oy suunnitelmat

1980-luvun alkuvuosina suhdanteiden heiteltävinä olivat samankaltaiset metsäyhtiöt Oulu Oy (Veitsiluoto Oy 49 %, Suomen Pankki 2 % ja Kajaani Oy 49 %) ja Kemi Oy (valtio 49 %, Suomen Pankki 2 %, Metsäliitto 43,8 % ja joukko muita osakkeenomistajia 5,2 %).

”Kummankin yhtiön ongelmana oli riippuvuus muista saman alan yhtiöistä ja oman investointikyvyn puute.” Talvella 1984 Jaakko Pöyry Consulting Oy kaavaili tekemässään selvityksessä Kansallis-Osake-Pankin ja Yhdyspankin pääjohtajia metsäfuusioiden arkkitehdeiksi. Selvitykseen perustuen tuore Kansallis-Osake-Pankin pääjohtaja Jaakko Lassila ajoi nopeaa suunnitelmaa Kajaani Oy:n, Kemi Oy:n ja Oulu Oy:n yhdistämiseksi ennen seuraavaa taantumaa. Mukaan olisi tullut lisäksi Rauma-Repolan Tornion ja Martinniemen sahat vielä jopa saman kesän aikana (Virtanen 2003, s. 321).

Velkaantumisaste edellä mainituissa yhtiöissä oli vuonna 1984 kehittynyt siten, että Veitsiluoto Oy:llä se oli vuoden aikana laskenut lähes 5 %:sta alle 3 %:iin, Kemi Oy:ssä vastaava pudotus lähes vajaasta 4 %:sta alle 3 %:iin, Kajaani Oy:ssä oli noussut hieman alle 1,5 %:sta hieman yli 1,5 %:iin ja Oulu Oy:ssä noussut 8 %:sta 10 %:iin. Oulu Oy:ssä oli edellisen saneerauksen jäljiltä korollista velkaa lähes 1,3 miljardia markkaa eli 138 % liikevaihdosta. Uutta puolen miljardin markan velan taakkaa yhtiö ei olisi pystynyt hoitamaan (Virtanen 2003, s. 324).

”Kaikki oli näyttänyt pankin kannalta selvältä, kun Lassila adjutanttinsa Matti Korhosen, Jaakko Pöyryn ja Kajaanin toimitusjohtajan Juhani Ahavan kanssa olivat huhtikuussa 1984 esitelleet Pohjolan Paperia ministeri Lindblomille ja kansliapäällikkö Bror Wahlroosille. Kuukautta myöhemmin, kun asia oli pohjoisessa vuodettu julkisuuteen, ilmapiiri oli ratkaisevasti muuttunut. Ministeri oli kytkenyt oman linjansa Veitsiluodon toimivan johdon linjaan, neuvottelut olivat pysähtyneet paikalleen ja koko asiasta oli kehkeytymässä poliittisten ja taloudellisten voimaryhmittymien valtakamppailu, jossa miteltiin siitä, kenen yhtiö voittaisi etusijan taistelussa elintilasta ja kasvusta.” (Kuisma 2004, s. 358).

”Koska valtio ja Suomen Pankki olivat Kemi- ja Ouluyhtiöiden omistajia, suunnitelmalle oli saatava valtioneuvoston hyväksyminen. Siksi asia vietiin hallituksen talouspoliittisen ministerivaliokunnan käsittelyyn, jonka kautta se toukokuussa 1984 vuoti julkisuuteen. Eriyisen harmistunut keskeneräisen asian vuotamisesta oli ministeri Lindblom. Myöhemmin tuli käytännöksi, että niin Pohjolan Paperia kuin Ouluyhtiötäkin koskeneet asiat vuotivat julkisuuteen valtakunnan hallituksesta.” (Virtanen 2007, s. 78).



Kuvat 109–115. ”Pohjolan Paperi” tunnettiin epävirallisemmin myös nimellä ”Tosi on Oy”, joka tuli sen aikaisista Kansallis-Osake-Pankin tv-mainoskampanjoista, joissa oravan hännällä koputuksen ”KOP KOP” ja hännän heilautuksen yhteydessä toimitusjohtaja Jaakko Lassila lausui ”tosi on”. Aivan samasta syystä johtuen itse pääjohtaja Lassilla tunnettiin myös tuttavallisesti ”Tosi-on-Jaskana”. Pääkilpakumppani, ruotsinkielisen pääoman samanaikainen Suomen Yhdyspankin (SYP) pääjohtaja Mika Tiivola puolestaan tunnettiin ”Miljardi-Mikana”. Jaakko Lassilan hanke ei kuitenkaan edennyt suunnitellusti, sillä se kohtasi ankaraa vastustusta Veitsiluoto Oy:n ja sosialidemokraattisen puolueen keskuudesta. Hankkeen pitkittyessä se myös pääsi vahvasti politisoitumaan, mikä ei myöskään edesauttanut sen etenemistä. Tv-mainoksen kuvakaappauskuvasarja kirjasta Kuisma, M. (2004). *Kahlittu raha, kansallinen kapitalismi. Kansallis-Osake-Pankki 1940–1995*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, s. 320.

Vuonna 1985, suhdannetaantumana iskettyä metsäteollisuuteen, sellun hintataso laski vauhdilla (30 % syyskuuhun mennessä), mikä johti rahoituskriisiin yhtiössä jo lokakuussa. Lisäksi omistajayhtiöt Veitsiluoto Oy ja Kajaani Oy eivät päässeet yksimielisyyteen Oulu Oy:n sellutehtaan välittömistä ja välttämättömistä uudistuksista, jotka Veitsiluoto Oy olisi halunnut toteuttaa laajana 500–600 Mmk maksavana ja Kajaani Oy riisutun suppeina noin 100 Mmk maksavana. Saman vuoden joulukuussa Kansallis-Osake-Pankkia oli ruvennut epäilyttämään lisäluoton antaminen Oulu Oy:lle. Tällä sanotaan olleen vahva ratkaisua kiirehtivä vaikutus.

Jo syyskuussa hallintoneuvoston puheenjohtaja Jaakko Lassila oli kutsunut hallintoneuvoston ja hallituksen puheenjohtajiston kriisineuvotteluun yhtiön tilanteesta, jonka tuloksena oli perustettu Oulu Oy -toimikunta, jonka tehtävänä oli kuukauden määräajassa selvittää yhtiön tilanne, antaa tervehdyttämisehdotuksia ja tehdä ehdotus maksuvalmiuden hoitamiseksi syksyllä 1985 ja vuonna 1986. Toimikunnan raportissa ja osakasyhtiöiden antamissa keskenään muuten poikkeavissa vastineissa oli kuitenkin yhteistä se, että kaikki olivat samaa mieltä siitä että energiaosakkeita, laivoja ja kiinteistöjä tulisi myydä tilanteen parantamiseksi (Virtanen 2003, s. 321–330).

Vuoden 1986 tammikuun alussa Veitsiluoto Oy ja Kajaani Oy neuvottelivat Oulu Oy:n omistuksesta. Molemmat osapuolet jotka halusivat yhtiön välttämättä kokonaan itselleen, ilmaisivat myös olemassa olevasta mahdollisuudesta oman osansa myyntiin, mutta vain riittävän hyvistä hinnasta. Pahasti jumiintuneet neuvottelut saivat uuden odottamattoman sysäyksen kun Jaakko Lassila kutsui Kansaneläkelaitoksen pääjohtajan ja Veitsiluoto Oy:n hallitusneuvoston puheenjohtaja Jaakko Pajulan pankin edustussaunaan Brondan vintille tarjotakseen rauhaa ”suureen Pohjan sotaan”. Saunailian jälkeen Lassila lähti esikuntineen avaamaan KOP:n New Yorkin sivukonttoria Manhattanille ja jätti muut Suomessa kiistelemään siitä, mitä Jaakot olivat keskenään sopineet saunassa.

”Tammikuun 9. päivän tai yön suullinen sopimus, johon kaksi herraa neuvoa-antavien vahvistamina päätyivät, oli kuitenkin yllättänyt kaikki.

Pajulan neuvottelutulos tyrmistyi ensin hotelli Marskin kabinetissa odotelleet Veitsiluodon edustajat. Lassilan saattelema hallitusneuvoston puheenjohtaja, joka oli lähtenyt ostamaan 150 miljoonalla markalla yhtiön tavoittelemaa Oulu-yhtiön puolikasta, olikin myynyt Veitsiluodon puolikkaan 250 miljoonalla markalla Kajaanille. Kun Kajaanin toimitusjohtaja Juhani Ahava sai seuraavana aamuna KOP:n pääjohtajan langanpään, oli hänen vuoronsa pudota tuolilta: Kajaani ei ollutkaan saamassa Veitsiluodolta Ahavan laskemaa 235 miljoonan markan minimihintaa Oulu-osakkeistaan, vaan päinvastoin maksamassa niistä Veitsiluodolle vielä 15 miljoonaa markkaa enemmän. Se olisi ollut yhtiölle raskas operaatio, joka olisi merkinnyt huomattavan metsä- ja vesivoimaloimaisuuden realisoitajia – pakkotilanteessa kenties liian alhaisiin hintoihin.

Kajaani-yhtiön ei onnekseen tarvinnut lunastaa hallituksensa puheenjohtajan lupausta. Ilman Lassilaa tilannetta käsittelemään kokoontunut hallitus ei olisi ollut siihen halukaskaan. Veitsiluoto, joka omalla tahollaan jätti hyväksymättä hallintoneuvostonsa puheenjohtajan allekirjoittaman esisopimuksen, teki sen sijaan Kajaanille uuden

”mykistävän” tarjouksen, joka kuvasti sen kiihkeää halua voittaa Oulu itselleen: Kajaani sai monien muiden etujen ohella 250 miljoonaa markkaa riihikuivaa rahaa lähes konkurssikypsänä yleisesti pidetyn sellufirman osakekannan puolikkaasta, ja olisi luultavasti saanut enemmänkin, ellei Kajaania ”hyvin lähellä olevista lähteistä tai yhtiön hallituksesta” olisi kerrottu kriittisessä vaiheessa ministeri Lindblomille ”väärä tieto ns. erimielisyyksistä päätöksissä sekä neuvottelumandaateissa”.

Hieman alhaisempanakin tarjous oli joka tapauksessa Kajaani-yhtiölle ja pankille edullinen. Siihen suostuttiin, etenkin kun samalla sekä Kajaanille että pankille tarjoutui tilaisuus päästä edullisesti substanssiarvoltaan Oulu-yhtiötä arvokkaamman Kemi-yhtiön suurosakkaiksi. Osakkeitaan myyneen valtion Kemi-yhtiöstä saama hinta verrattuna valtiollisen Veitsiluodon Oulu-ostosten kustannuksiin sai tosin Talouselämän parahtamaan. ”Pitäisi nyt joku tolkkua asioiden hoidossa olla. Ja kuka tästä emämunauksesta vastaa.”

”Pohjolan Paperin rakentaminen oli KOP:n pääjohtajan Jaakko Lassilan ensimmäisiä suurhankkeita”, sama talouslehti kirjoitti. Tästä syystä sen epäonnistuminen – pankkihan ei päässyt tavoitteeseensa, vaikka vapautuikin Oulu-riskistä ja vaurastutti Kajaania – iski ensimmäisen selvän särön Lassilan johdolla tähän asti voitokkaasti rynnäköineen KOP:n kilpeen. ”Pohjois-Suomen järjestely oli niin käsittämätön näytelmä, että se on yhä vaikea todeksi uskoa”, Talouselämä luonnehti. Ja vaikkei KOP ollut sotkun aiheuttaja, vertaus SYP:n Tiivolan ja ”Mister Metsäteollisuudeksi” tituleeratun Casimir Ehrnroothin samanaikaisiin menestyksiin uuden yhdyspankkilaisen metsäteollisuusjätin rakentamisessa vuoden 1985 lopulla oli paljonpuhuva. ”Hyvän Kaukaan liittäminen rapistuneeseen Kymiin luo SYP:n ruotsinkieliseen teollisuusryhmään paperiteollisuusvoimaa, jonka synnyttämistä kilpailija KOP ei voi kuin kateellisena ihailla”, Helsingin Sanomat kommentoi.” (Kuisma 2004, s. 360–361).



Kuva 116. ”Kilpailu suurpankkien välillä kiristyi, kun KOP avasi sillanpääaseman kansainvälisille markkinoille. SYP:llä oli menossa ”miljardianti”-osakemarkkintä.” Piirroksessa ovat pääjohtajat Jaakko Lassila ja Mika Tiivola (Kansallis-Osake-Pankki 2/1986; Suomalainen K., Helsingin Sanomat 16.3.1984; Suomalainen K. 1984, s. 80–81). Piirroskuva Kari Suomalainen.

”Pohjoisen rakennejärjestely kytkeytyi pankkileirien etupiiritaisteluun, johon sekottui kosolti politiikkaa. Valtiollista teollisuutta kannattanut sosiaalidemokraattinen puolue tahtoi vahvistaa Veitsiluotoa. Kansallis-Osake-Pankki tavoitteli vahvaa yksityistä teollisuutta pohjoiseen valtiollisen Veitsiluodon vastapainoksi.” (Kuisma, Siltala & Keskisarja 2014, s. 81).

Kunkin kolmen yhtiön hallintoelimet käsittelivät ja hyväksyivät Kajaani Oy:n omistamien Oulu Oy:n osakkeiden myynnin Veitsiluoto Oy:lle, jonka jälkeen 25.2.1986 järjestettiin osapuolien yhteinen virallinen tiedotustilaisuus syntyneestä kaupasta (Virtanen 2003, s. 336–337; Virtanen 2007 s. 83).

Pohjolan Paperi kariutui lopullisesti Oulu Oy:n myyntiin Veitsiluoto Oy:lle, minkä seurauksena vuonna 1989 Kajaani Oy:n fuusioitiin Yhtyneet Paperitehtaat Oy:hyn.

1980-luvulla Finnpapia uhkasi lisäksi hajoaminen yhteenliittymän sisäisten jännitteiden vuoksi. Niitä aiheutti kooltaan kasvaneiden metsäyhtiöiden keskinäiset eturistiriidat ja niiden lisäksi EEC:n komission kartellisyytökset. *”Molemmat tekijät vahvistivat muiden seikkojen ohella yhtiöiden tarvetta itsenäiseen markkinointiin ja entistä suurempaan yrityskokoon. Kartelliyhteistyöllä rakennettu markkinavoima, jonka Finnpap ja muut vientiyhdistykset olivat aikaisemmin tarjonneet kansainvälisesti pienille suomalais-yrityksille, oli katoamassa ja metsäteollisuuden perinteinen rakenne sen mukana murtumassa.”* (Kuisma 2004, s. 356).

7.20 Fuusio Veitsiluoto Oy:hyn

Oulu Oy:n hallituksen kokouksessa 21.3.1986 Veitsiluoto Oy:n pääkonttorissa Kemissä *”Merkittiin tiedoksi Veitsiluoto Oy:n kirje, jossa yhtiö ilmoittaa ostaneensa 26.2.1986 Kajaani Oy:ltä 590 000 ja 5.3.1986 Suomen Pankilta 20 000 Oulu Oy:n osaketta ja omistavansa näin Oulu Oy:n koko osakekannan. Täten Veitsiluoto Oy:stä on tullut osakeyhtiölain 1 luvun 2 §:ssä tarkoitettu emoyhtiö, joka yhdessä Oulu Oy:n kanssa muodostaa sanotussa lainkohdassa tarkoitetun konsernin.”* (Oulu Oy hallitus, Juhani Lares 21.3.1986).

Oulu Oy:n hallituksen kokouksessa 10.6.1986 Veitsiluoto Oy:n pääkonttorissa Kemissä yksimielisesti *”Päätettiin, että Oulu Oy sulautuu varoineen ja velkoineen Kemin kaupungista olevaan Veitsiluoto Oy:hyn, joka omistaa Oulu Oy:n koko osakekannan.”* (Oulu Oy hallitus, Juhani Lares 10.6.1986).

Oulun raastuvanoikeus hyväksyi 7.11.1986 Oulu Oy:n sulautumisen Veitsiluoto Oy:hyn. Oulu Oy sulautui 27.11.1986 lainvoimaisella päätöksellä Veitsiluoto Oy:hyn. Yhtiöiden katsottiin toimineen yhteiseen lukuun 1.1.1986 lukien (Oulu Oy ja Veitsiluoto Oy 10.6.1986; Oulu Oy hallitus, Juhani Lares 20.11.1986; Patentti- ja Rekisterihallitus 27.11.1986).



Kuvat 117–118. Bahamalainen Varjakka lastaa paperia kolmosen alaruumaan Raumalla Iso-Hakunissa syyskuussa 1992. Etualalla ruumassa välikannella on sellupaaleja. Oikealla samaa lastia puretaan Philadelphiassa 7.10.1992. Kuvasarja Jukka Huotari.

7.21 Oulu Shipping Ltd.

Samanaikaisesti Oulu Oy:n Veitsiluoto Oy:hyn sulautumishankkeen kanssa oli käynnissä laivojen ulosliputushanke Caymansaarille.

Veitsiluoto Oy:n pääkonttorissa Kemissä 24.4.1986 pidetyssä hallituksen kokouksessa toimitusjohtaja Rauno Hakkila esitteli laivanvarustustoiminnan vaikeaa tilannetta. ”*Toiminnan kannattavuus on heikko ja alusten myyntimahdollisuudet huonot*”.

Hallitus keskusteli mahdollisuudesta siirtää Pokkinen ja Varjakka mukavuuslipun alle, ja sitä päätettiin valmistella (Oulu Oy hallitus, Juhani Lares 24.4.1986).

Oulu Oy:n taloushallinnon Juhani Lareksen 4.7.1986 tekemässä esityksessä lausuttiin ulosliputuksesta:

”On ilmeistä, että

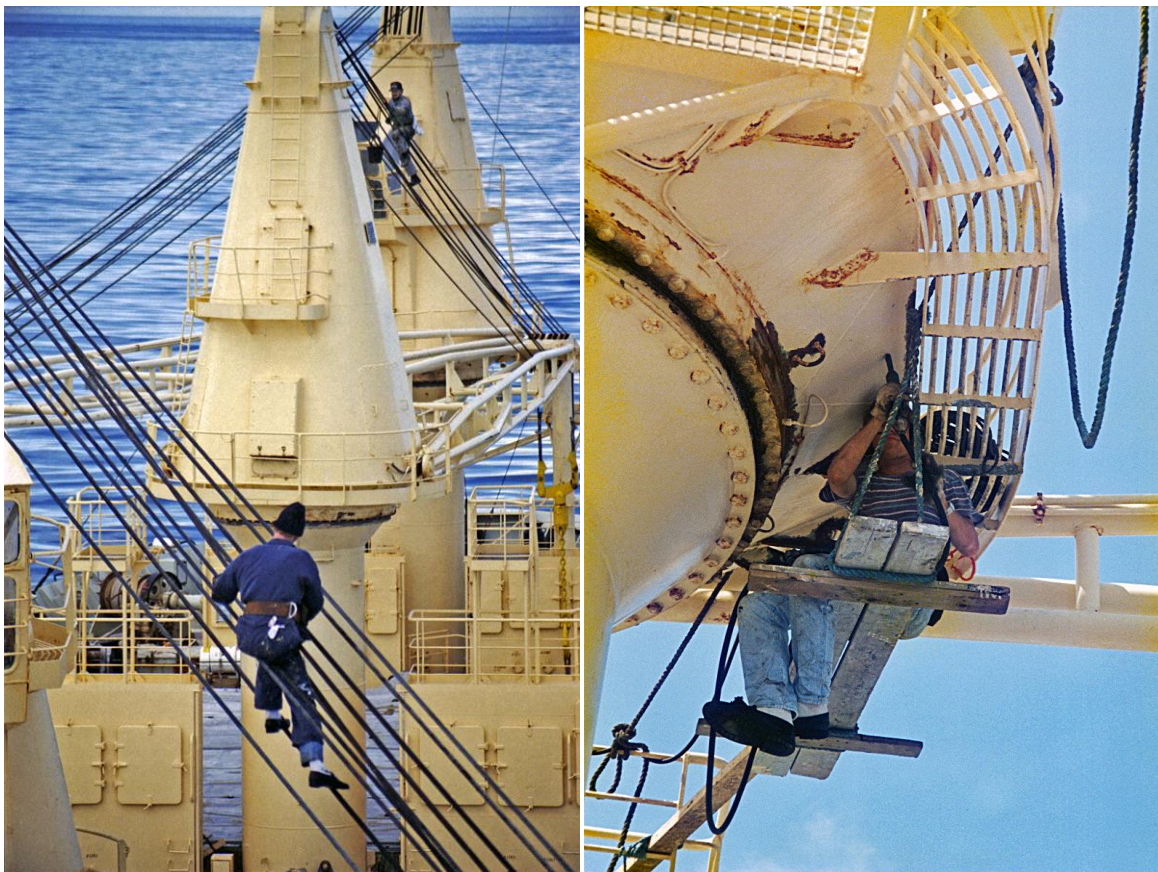
- 1. nykyisellä toimintatavalla ei vallitsevissa olosuhteissa löydy edellytyksiä kannattavalle toiminnalle,*
- 2. nähtävissä ei ole sellaisia seikkoja, jotka lyhyellä aikavälillä voisivat merkittävästi tilannetta parantaa ja*
- 3. alusten myyntimahdollisuudet ovat heikot ja hintaehdotukset romuarvon luokkaa.*

Tässä tilanteessa käytettävissä olevien tietojen perusteella arvioiden on mahdollista päästä alusten ulosliputtamisella parempaan tulokseen. Ilmeistä on, että tulos ei ainakaan nykyisestä huononisi.

Ulosliputuksella tavoiteltujen etujen toteutumista tukee se seikka, että kaikilla asiaan kytketyillä suomalaisilla viranomaisilla on hyvä halu löytää sellainen ratkaisu, joka mahdollistaa suomalaisten alusten toiminnan jatkumisen suomalaisella merihenkilöstöllä.

Ulosliputusratkaisun ovat tehneet jo mm. Thomesto ja Yhtyneet Paperitehtaat. Tässä esitetty Oulun laivoja varten suunniteltu ratkaisu on aivan vastaava.

Koska Oulu Oy:n alusten liikennöinti jatkossakin huomattavalta osalta nojaa suomalaisiin vientikuljetuksiin, on ilmeisesti välttämätöntä löytää sellainen ratkaisu, että ne jatkuvasti toimivat suomalaisella miehistöllä.” (Oulu Oy taloushallinto, Juhani Lares 4.7.1986).



Kuva 119. Kansinostureiden vaijereiden rasvausta Varjakalla 31.8.1994 Pentlandin salmessa matkalla Raumalta paperilastissa Philadelphiaan. Ylempänä matruusi Jari Vääntinen ja alempana kansikorjausmies Kauko Ojala. Kuva Jukka Huotari.

Kuva 120. Ruosteenpoistoa paineilmaneulakoneella Varjakan kakkoskraanasta heinäkuussa 1994, puolimatruusi Jukka Huotari. Kuva Markku Vainio.

Oulu Oy:n taloushallinnon Juhani Lareksen 4.7.1986 tekemässä muistiossa lausuttiin ulosliputuksesta:

”Järjestely

Caymansaarille perustetaan Oulu Oy:n kokonaan omistama varustamoyhtiö, esim. Oulu Shipping Ltd. Yhtiön osakepääoma on USD 50 000, josta maksetaan ainoastaan minimiosuus, USD 1.

Yhtiölle hyväksytään vakiomuotoinen, paikallisen lainsäädännön mukaan laadittu yhtiöjärjestys. Yhtiön asioita hoitaa Hunter & Hunter, jonka hoidossa on kymmeniä vastaavia yhtiöitä. Yhtiön hallitukseen valitaan yksi jäsen Caymannilta (Hunter & Hunter edustaja) ja kaksi Suomesta.

Hallituksen kaikki päätökset edellyttävät suomalaisten jäsenten myötävaikutusta. Käytännössä asiat hoidetaan kirjeitse Finnlinesin välityksellä.



Kuva 121. Bahamalainen Varjakka Delaware-joella paperilastissa matkalla Raumalta Philadelphiaan 26.3.1993. Laivan sähkömies Jorma Loginen on valmistelemassa kraanoja satamakäyttöä varten. Edessä alitettavana on Commodore Barry Bridge -silta. Yhdysvaltalainen tankkeri Seabulk America (IMO 7412757) on joella ankkuroituna kuvan oikeassa reunassa. Kuva Jukka Huotari.

Toiminta

Ensisijaiseksi toimintamalliksi on ajateltu ns. bare boat -vuokrausta. Siinä Oulu Shipping Ltd. vuokraa alukset ns. bare boat -vuokrauksena Oulu Oy:lle, joka puolestaan luovuttaa ne jo olemassa olevien hoito-, käyttö ja liikennöintisopimusten perusteella Finnlinesin operoitaviksi F-ships poolin puitteissa.

Alusten suomalainen miehistö on työsuhteessa caymanilaiseen Finnmanagement-yhtiöön, joka on tällä hetkellä Thomeston omistama. Tarkoituksena on, että yhtiö jatkossa siirtyy Finnlinesin omistukseen. Bare boat -vuokra kattaa Oulu Shippingin korot ja lyhennykset.

Perustamis- ja toimintakulut

Finnlinesin antamien tietojen mukaan yhtiön perustamis-, rekisteröinti- yms. kertaluontoiset kulut ovat noin USD 6 000 alusten ja noin USD 3 000 yhtiön osalta.

Vuotuiset hoitokulut puolestaan ovat yhtiön osalta USD 1 700 (sisältää Hunter & Hunter kulut ja palkkiot) ja alusten osalta yhteensä USD 4 600 (sisältää lähinnä ns. tonnage-tax ja return fee, jotka ovat julkisia, veroluonteisia maksuja – muita veroja yhtiö ei maksa).

Yhtiölle suunnitellusta USD 0,3 miljoonan käyttöpääomasta tarvitaan bare boat -vuokrauksessa vain osa ja missään tapauksessa sitä ei tarvita koko määrää kerralla.” (Oulu Oy taloushallinto, Juhani Lares 4.7.1986).



Kuva 122. Varjakan salonki varustajan hytin yhteydessä marraskuussa 1992. Seinällä on iso Oulun kaupungin ilmapalokuva jossa etualalla ovat Nuottasaaren tehtaات. Salongissa on vielä jäljellä alkupe-räisiä Yrjö Kukkapuron design-muovikuppituoleja. Juliana-sarjan laivojen sisustussuunnittelun teki Vuokko Laakso, kuten hän oli aikoinaan tehnyt myös Kaipola-sarjan laivoihin. Kuva Jukka Huotari.



Kuva 123. Varjakan miehistömessi 15.3.1993. Alkuperäiset Yrjö Kukkapuron design-muovikuppituolit eivät kestäneet käyttöä, joten kuvaushetkellä ne olivat jo korvattu Finnjetin (IMO 7359632) entisillä kestävimmillä tuoleilla. Kuva Jukka Huotari.



Kuva 124. Varjakan päivähuone 15.3.1993. Baaritiskin keltainen vinyylinen pehmustettu päällinen on jo kadonnut. Kuva Jukka Huotari.



Kuva 125. Varjakka iltahämärässä joulukuussa 1992. Stuertin hytissä valvotaan. Kuva Jukka Huotari.

Oulu Oy:n hallituksen puhelinkokouksessa 18.8.1986 ainoana aiheena oli laivojen ulosliputus:

”Hallitus päätti Suomen Pankin 27.6.1986 antaman luvan perusteella

- 1. perustaa Caymansaarille varustamoyhtiön ja merkitä sen koko USD 50 000 suuruisen osakepääoman osakkeet ja valtuuttaa Oulu Oy:n johdon huolehtimaan yhdessä Oy Finnlines Ltd:n kanssa asian käytännön järjestelyistä sekä nimeämään yhtiön puolesta perustettavan yhtiön hallituksen jäsenet*
- 2. myydä perustettavalle yhtiölle Oulu Oy:n omistamat M/S Varjakan ja M/S Pokkisen yhteensä USD 8 miljoonan kauppahinnasta*
- 3. myöntää perustettavalle varustamoyhtiölle USD 8,3 miljoonan suuruisen lainan alusten oston ja USD 0,3 miljoonan suuruisen käyttöpääoman rahoittamiseksi. Mikäli osoittautuu tarkoituksenmukaisemmaksi, että perustettava varustamoyhtiö hoitaa pääomatarpeensa suoralla ulkomaisella lainauksella, Oulu Oy antaa sille lainasummaa, USD 8,3 miljoonaa vastaavan takauksen.” (Oulu Oy hallitus, Juhani Lares 18.8.1986).*

Finnmanagement

Kuva 126. Miehistöasioiden hoitoa varten Thomesto Oy oli 16.4.1986 alussa perustanut Caymansaarille Finnmanagemet Ltd:n, joka 17.9.1986 siirtyi nimellishinnalla Oy Finnlines Ltd:lle (Pietikäinen 2011, s. 313–314). Piirroskuva Finnmanagemet Ltd.

Ensimmäisenä siirrettiin ja liputettiin Caymansaarille Oulu Shipping Ltd:n nimiin Varjakka, ja seuraavaksi Pokkinen loppuvuodesta 1986.

Melko pian kuitenkin huomattiin, että koska Caymansaaret eivät olleet vahvistaneet IMO:n (International Maritime Organisation) SOLAS (Safety of Life at Sea) -sopimusta, niin alukset joutuivat aina tullessaan Yhdysvaltoihin harmillisen paljon aikaa vievään rannikkovartioston erityistarkastukseen. Nopeaksi ratkaisuksi ongelmaan löytyi alusten siirtäminen Bahaman lipulle, joka oli vahvistanut SOLAS-sopimuksen. Liputuksesta huolimatta laivat kuitenkin jäivät yhä edelleen caymansaarelaisen Oulu Shipping Ltd:n hallintaan. Pokkinen ja Varjakka siirrettiin Bahaman lipulle helmi–maaliskuussa 1987. Seuraavana kesänä vuonna 1987 siirrettiin myös Tuira ja Koiteli caymansaarelaisen Oulu Shipping Ltd:n hallintaan, mutta tällä kertaa suoraan Bahaman lipulle. Tuiran ja Koitelin ulosliputuksella arvioitiin saavutettavan alusta kohden noin 2,5 miljoonan markan vuotuinen säästö miehityskustannuksissa. Vain vajaa pari vuotta myöhemmin, maaliskuussa vuonna 1989, myytiin sekä Tuira että Koiteli pois Oulu Shipping Ltd:ltä tammisaarelaiselle Oy Torlines Ab:lle, joka toi entisen Koitelin vielä takaisin Suomen lipulle Finnelminä hetkellisesti runsaaksi vuodeksi, kunnes se myytiin kokonaan ulkomaisiin käsiin joulukuussa 1990. Entinen Tuira kuitenkin jäi Bahaman rekisteriin Oy Torlines Ab:n tytäryhtiö Oak Shipping Ltd:lle runsaaksi neljäksi vuodeksi Finnoakiksi. Sekin myytiin pois kokonaan ulkomaisiin käsiin toukokuussa 1993 (Pietikäinen 1998, s. 146–151; Pietikäinen 2011, s. 313–314; Veitsiluoto Oy taloushallinto, Juhani Lares 8.4.1987).



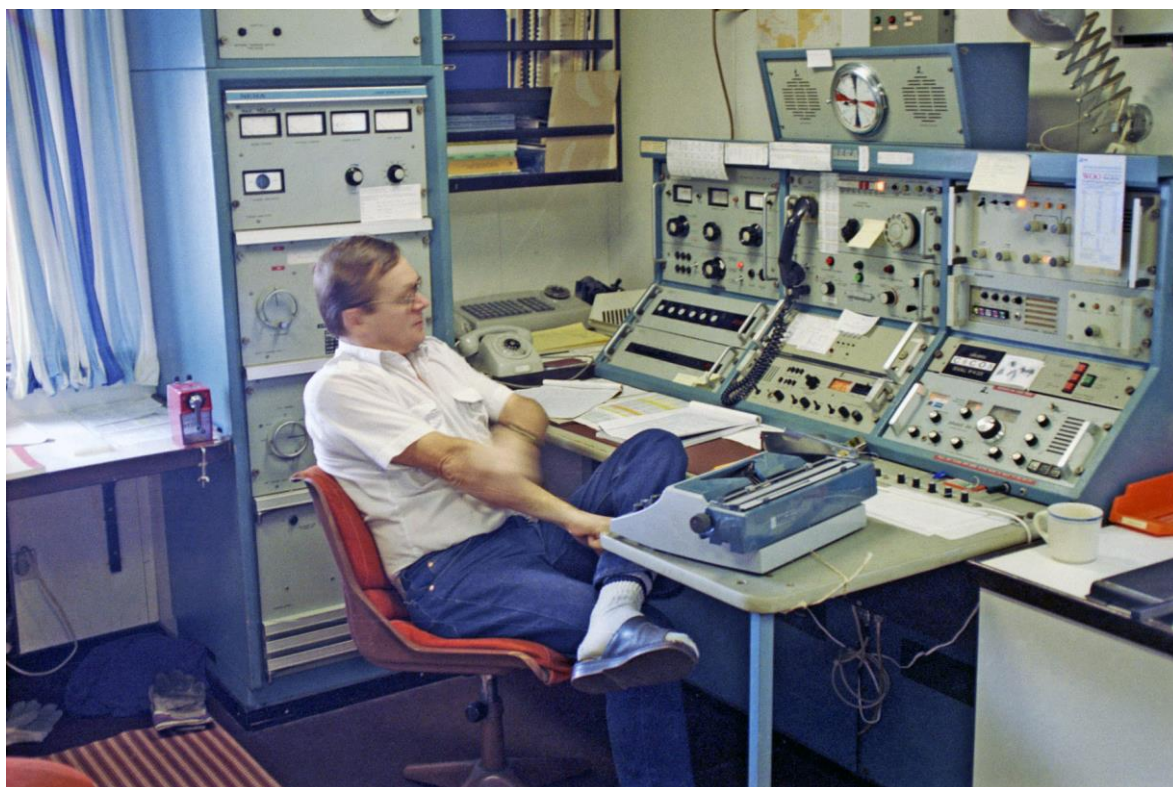
Kuva 127. Varjakka ankkuroituna Kotkan Mussalon syväsataman edustalla joulukuun lopussa 1992. Kuva Tom Ullstedt.

Finnmanagement LTD

George Town
Cayman Islands



Kuvat 128–129. Finnmanagement Ltd. -yhtiöleima ja Oulu Shipping Ltd:n Varjakka-laivaleima.
Kuvat Jukka Huotari.



Kuva 130. Bahamalaisen Varjakan viimeinen radiosähköttäjä (ts. kipinä) Heikki (Hessu) Forsblom radiohytissä C6C05-asemansa ääressä 3.12.1992. Juliana-laivojen takaisinliputuksen myötä jäivät viimeisimmät suomalaiset radiosähköttäjä pois laivoista. Kuva Jukka Huotari.

7.22 Lumi Shipping Oy

Veitsiluoto Oy oli perustanut 26.9.1990 tytäryhtiökseen Veitsiluoto Invest Oy:n, jonka perustamiskokous oli pidetty 9.4.1990. Runsas kaksi vuotta myöhemmin tästä yhtiöstä muokattiin yhtiölle sen kaikkia laivoja hallinnoiva vaurustamo. Toiminimi Veitsiluoto Invest Oy muutettiin 24.3.1993 uuteen toimenkuvaan paremmin sopivampaan muotoon Lumi Shipping Oy. ”Lumi” oli Veitsiluoto Oy:n paperituotemerkki, joka siirtyi fuusioiden myötä Stora Ensolle.



Kuva 131. Håkan Sjöströmin maalaama akvarelli Kværner Masa-Yardsilta Turusta tilatusta puskuproomusta. Kuva Jouni Saaristo.



Kuva 132. Varjakka on viimeisiä päiviä bahamalaisena Iso-Hakunissa Raumalla 25.4.1993. Raumalla ollessa laivan tutka uusittiin ja laiva sai myös satelliittiantennin, radiosähkötäjän jäädessä pois laivasta. Huoltomies on tutkamastossa valmistelemassa vanhan skannerin poistoa. Vastarannalla, Finnyardsin telakalla on rakenteilla Korsikan liikenteen matkustaja-autolautta Kalliste (IMO 9050618) Ranskaan. Kuva Jukka Huotari.

Kuva 133. Varjakka on Raumalla juuri vaihtanut Bahaman lipun takaisin Suomen lippuun. Varjakan tääkkärit ovat uuden kotipaikan Kemin maalaustöissä 28.4.1993. Ahteritäkillä on passaamassa Tuure (Retu) Halinen ja tellingillä maalaamassa ovat Lassi Salonen ja Kauko Ojala. Kuva Jukka Huotari.

Yhtiö oli tehnyt 5.2.1993 esisopimuksen hinaaja Aatoksen, Helsingin kaupungin satamalaitoksen entisen satamajäänmurtaja Teuvon, ostamiseksi Alfons Håkans Oy Ab:ltä ja tilasi sen muutostyön puskijaksi ja sille uudisrakennustyöntöproomun Kværner Masa-Yardsin Turun Uudelta Telakalta. Pian tämän jälkeen Veitsiluoto Oy siirsi molemmat loppuvuodesta 1986 ulosliputtamansa Juliana-laivansa, Varjakan ja Pokkisen, pois caymansaarelaisen tytäryhtiönsä Oulu Shipping Ltd nimistä ja Bahaman lipun alta takaisin Suomen lipun alle kemiläisen Lumi Shipping Oy:n hallintaan kevään kuluessa vuonna 1993. Lipun ja omistajan vaihdoksesta huolimatta Juliana-laivat säilyivät yhä edelleen, kuten aina ennenkin, kokonaan suomalaisella henkilöstöllä Finnlines-yhtiöiden hoidossa ja Finnlines sai hoidettavakseen myös Veitsiluodon tuoreimman hankinnan, puskuproomuyhdistelmä Mega-Motin.

1990-luvun alkupuoliskolla Suomen joutuessa talouskriisiin markka devalvoitui noin kolmanneksella Yhdysvaltojen dollariin nähden. Koska Finnlinesin ulkomaalainen tytäryhtiö Finnmanagement Ltd oli maksanut liputettujen laivojen miehistöjen palkat dollareina, se aiheutti vuonna 1993 tarpeen liputtaa laivat nopeasti takaisin Suomeen.



Kuva 134. Motti-proomusta puretaan kuitupuuta Veitsiluodon laiturissa 22.8.1994. 1990-luvulta alkaen hydrauliset kuormaimet alkoivat syrjäyttää perinteisiä satama- ja autonostureita Suomen satamissa. Kuva Jukka Huotari.



Kuva 135. Mega-Motti Veitsiluodossa omassa laiturissaan purkamassa kuitupuulastia 23.8.1994. Varustamon nimi Lumi Shipping Oy oli proomun kyljissä lyhennettynä: Lumi Ship. Kuva Jukka Huotari.

Veitsiluoto Oy oli hankkinut puskuproomyhdistelmä Mega-Motin Itämeren alueen raakapuukuljetuksiansa varten. Tätä varten oli tarkoitus perustaa raakapuun välivarastot Paraisille (henkilökohtainen tiedonanto Taisto Saari 14.11.2012). Mega-Mottia varten yhtiö vuokrasi Hangon Koverharista satama- ja varastoalueen sekä rakensi raakapuun purkua varten uuden laiturin Veitsiluodon laajennetun puukentän yhteyteen (Pohjolan Sanomat 6.2.1993, s. 9).

Vaikka puskija Mega oli entinen Helsingin kaupungin satamajäänmurtaja ja proomu Motti oli suunniteltu varta vasten jäissäkulkea varten, osottautuivat alukset yhdistelmänä sangen heikoksi jäissäkulkijaksi. Hieman Mega-Mottia isommat kuusi vuotta aiemmin Finnlines-yhtiöiden hoitoon Rautaruuki Oy:lle ja puskuproomuissännistöyhtiöille tehdyt Finnpusku-puskuproomuyhdistelmät olivat osoittautuneet jäissäkulkuominaisuuksiltaan myös pettymyksiksi, mutta niihin verrattuna Mega-Motti oli kuitenkin heikompi. Myös Mega-Motti-yhdistelmän vain kahden lukitustapin menetelmä oli merenkäynnissä huonompi ratkaisu kuin kolmen tapin vastaavat Finnpusku-yhdistelmät. Merenkäynnissä kahden tapin alusyhdistelmissä alukset pääsivät liikehtimään saranaliikettä kolmen tapin alusyhdistelmän ollessa kiinteä.

8. Loppunäytös

8.1 Valtionyhtiöt yhteen

Euroopassa edenneessä valtioyhtiöiden yksityistämismisvimmassa Suomen valtio ryhtyi 1994 kaappaamaan omistamaansa hyvin uudistettua, mutta samalla hyvin velkaista Veitsiluotoa kaikille neljälle suurimmalle suomalaiselle metsäyhtiölle eli Enso-Gutzeitille, Repola-konsernin Yhtyneille, Kymmenelle ja Metsäliitto-ryhmälle, joista pääkilpailijoiksi ilmaantuivat valtioenemmistöinen pörssiyhtiö Enso-Gutzeit ja osuustoiminnallinen Metsäliitto. Kun Enson kilpailevasta tarjouksesta oli tihkunut tietoja, niin hinta nousi 1,2 miljardiin markkaan, joka sekään ei ollut yläraja Metsäliitolle. Lopulta Enso sai Veitsiluodon itselleen voittaneella 1,5 miljardin markan tarjouksellaan.

Aivan kuin aikoinaan oli ollut Oulu Oy:n fuusioinnissa Veitsiluoto Osakeyhtiöön, samalla tavoin myöhemmin Veitsiluoto Oy:n fuusioinnissa Enso-Gutzeitiin oli kyseessä pohjimmiltaan yksityisomistuksen ja valtion omistuksen välisestä kamppailusta, joka politisoitui vahvasti hankkeen edetessä. Metsäliitolla oli hankkeelle vahva MTK:n ja keskustapuolueen tuki. Veitsiluodon johto ja henkilökunta vastustivat hanketta (Kuisma, Siltala & Keskisarja 2014, s. 152–157).

Suomen valtion silloinen valtionvarainministeri Iiro Viinanen kuvailee päiväkirjamerkinnöissään Enso-Gutzeit–Veitsiluoto-kauppojen lopullista päätöksen syntyä kirjavin sanakääntein muistelmissaan ”Vaaran vuodet” seuraavasti:

”16.10.1994 Sunnuntai. Paluulennolla kuullaan radiosta EU-äänestyksen tulos ja vähän juhlitaan. Puheluita 11 kappaletta. Pertsalle en viitsi takaisin soittaa. Saulilta kuulen Eskon taktiikasta saada Haavisto komissaariksi. En lupaa tukea hankkeelle. Yöllä asiasta neuvottelua, ja lupaan seisoa takana, sopivat mitä vain.

17.10.1994 Esko vetämässä lankia EG–Veitsiluoto-kaupalle, joka on selvästi seurausta EU-äänestyksestä. Voi P-kele, ettei uskalla. Yritämme silti viedä asiaa eteenpäin. Vasta iltapäivällä soittaa ja sanoo asian kuuluvan Kääriäiselle, jolle soitan heti ja sanon, että toimittava heti tai tulee suuri fiasko. Sanon, että hankkikoon EA:lta valtuudet päättää, jos ei niitä muka nyt ole. Empii. Sanon kertovani asian julkisuuteen ja myös syyn, ettei kaato ole maan edun mukaista.

Pitivät komissaarineuvottelun aamuyöllä ja tuloksetta. Sauli kertoo Ahon ja Ahtisaaren käyttäneen kovaa ääntä neuvottelussa. Esko oli käyttänyt kaikki temppunsa, mutta Sauli oli vetänyt hyvin kokouksen. Viippola kertoo demarien olevan mitta täynnä kehua eikä ihme. Lipponen soittaa kahdesti ja kerron tilanteen Pekkaspaketin suhteen ja samoin komissaarineuvotteluista. Ei hyväksy Haavistoa. Säästökassa-asiasta neuvottelu, jossa sanon, että niin paljon turhaan syytetään, kun vakuuksilla ei olekaan virallisesti arvioituja arvoja. Ihmettelen taas kansleria. Kotona klo 22.

18.10.1994 Klo 7.10 soitan Kääriäiselle, koska en ole saanut Eskoa yöllä kiinni tämän matkalta ja painostan Kääriäistä tekemään Veitsiluoto-asiassa ratkaisun tänään. Johtoryhmässä päätetään hallitusohjelman tueksi laadittavasta suunnitelmasta, jossa johtojatukseksi on tiukka linja.

Klo 15 talouspoliittinen, jossa venkoilua Veitsiluodosta. Huuhtanen pelkää ja vaatii lisää aikaa. En suostu. PM kuulemma tukee, jos ei synny poliittista myrskyä. Lapsellista, sillä myrskyhän on selvä, mutta raha ratkaiskoon eikä poliittinen etu. Olen puheenjohtajana ja lopulta klo 10 kysyn, että näinhän mennään ja nopeasti nuija pöytään ja niin päätös on selvä. PM sanoo Sveitsistä, että huono ratkaisu. Mikä mies?! Tytti uhkaa erotuttaa Kääriäisen, ja lupaan Sepolle kaiken tuen. Hän pysyi hyvin ruodussa. Tuntuu, että en joutunut tulilinjalle, mitä en toki pelkää. Turhaa riehumista asiassa joka oli sovittu päätettäväksi jo maanantaina PM:n johdolla, mutta sovittua kokousta ei pidettykään! Illalla Turkuun.

Tulipa ehdittyä asekauppaankin ja hankittua uusi haulikko jahteihin. Mitenkähän senkin kotona huomaamatta hoitaa?

19.10. Paluulento lähtee jo klo 6.10 ja heti palattuani Esko soittaa Veitsiluodon-asiassa kuumana. On puhunut Kääriäiselle perääntymisestä. Sanon Sepolle ettei käy, sillä siitähän vasta reaktio tulisikin. Voi että alkaa arkuus vallata alaa! Klo 11 saan tiedon, että nukuttuaan yön yli Esko on antanut kaupalle tukensa. Ehkä kauppahinnasta voisi pohjoisen investointeihin jotain osoittaa, mikäli kannattavia hankkeita löytyy. Se on ok. Kaikesta, myös RV ja VN työskentelystä näkee hermostuneisuuden keussa ja syystä, mutta omaa soppaahan syövät.

Köhler kertoo Ruotsissa olevasta huolesta, mikäli eduskunnassa ei synny päätöstä ennen heidän kansanäänestystään. Samoin siellä teollisuuden piirissä pelätään tarvittavan saneerausohjelman seurauksia. Verot ylös ja rajut leikkaukset tarpeen, joita ruotsalaiset eivät niele. Seuraa vakavia häiriöitä. Alijäämätiedotkin ovat heillä huonoja. Olivat kiitelleet Suomen aikaansaannoksia.

20.10.1994 Rauhallinen päivä vaihteeksi. Kyselytunnilla tuen Kääriäistä Veitsiluoto-kritiikissä.” (Viinanen 2014, s. 226–228).



Kuva 136. Varjakka lähdössä illalla kaoliinilastissa Savannahista kohti Suomea 14.10.1992. Suomessa kaoliinin purkaussatamina olivat Raumalla Petäjäs 1.–4.11.1992 ja Kemissä Veitsiluoto 5.–7.11.1992. Laivan kannet ovat valkoisena kaoliinipölystä. Täkkärit Tuure (Retu) Halinen ja Jarmo Malmi valmistelevat keulapakkaa valtamerimatkaa varten laittamalla köydet keulapakan alle sisälle suojaan. Varjakka on juuri alittanut Eugene Talmadge Memorial Bridge -sillan matkalla ulos Savannah-jokea pitkin merelle. Kuva Jukka Huotari.

8.2 Viimeisten laivojen myynti ja varustamotoiminnan loppu

Veitsiluoto Oy:n fuusiointi Ensoon merkitsi käytännössä Oulu Oy:ltä periytyneen, Veitsiluodon jatkaman ja edelleen kehittämän, ainoana Mega-Motti Itämeren kuitupuukuljetuksia varten vuonna 1993, varustamotoiminnan välitöntä loppua fuusion toteututtua aikoinaan Enso-Gutzeitissa tehdyn periaatepäätöksen mukaisesti luopua kaikesta varustamotoiminnasta.

Vuosien 1994–1995 tienoilla Finnlines kävi suoraan keskusteluja Jaakko Mattilan avulla loppujen Finnlinesin piirissä olevien Juliana-sarjan laivojen myynnistä saksalaiselle Reederei Egon Oldendorff -varustamolle Lyypekkiin ja niiden rahtaamisesta takaisin. Varustamon toimitusjohtaja Henning Oldendorff teki laivoista ostotarjouksen, mutta myyntipäätöstä Finnlinesissa ei kuitenkaan saatu aikaiseksi. Ruotsalainen B&N oli havitellut Varjakkaa ja Pokkista jo vuosien ajan itselleen. B&N:llä oli aikomus työllistää laivat Pohjanlahden irtolastiliikenteeseen, erityisesti Finnpuskujen tilalle malmikuljetuksiin huomattavasti parempina jäälaivoina kuin edellä mainitut puskuproomut. Lopulta Veitsiluodon kyllästyessä odottelemaan päätöksiä laivojensa kohtalosta, Veitsiluodon varustamotoiminnan johtaja Ali Kela antoi harkinta-aikaa yhden päivän Finnlinesille jättää ostotarjous laivoista, tai muuten laivat myytäisiin B&N:lle. Niin lopulta tapahtuikin.

Mielenkiintoisena lisäseikkana mainittakoon vielä, että keskustelujen yhteydessä Oldendorffin puolelta oli ollut kiinnostuneisuutta myös Finnpusku-proomuyhdistelmiä kohtaan (henkilökohtainen tiedonanto Jaakko Mattila 9.12.2003).



Kuva 137. Kemiläinen Varjakka Kanadassa St. Lawrence'n lahdella Cabotin salmessa 1.3.1994. Kuva Tom Ullstedt.



Kuva 138. Reederei Egon Oldendorff Lyypekistä. Leopold Oldendorff, alun perin Effoan Taurus (IMO 8122830) Jakartassa 13.1.2001. Kuva Jukka Huotari.

Kuva 139. B&N Rederi AB Göteborgista (B&N, Bylock & Nordsjöfrakt AB). Weston tässä vaiheessa jo liputettuna norjalaisena (B&N, Bylock & Nordsjöfrakt AS, Oslo) on valmistautumassa takaisin merelle lähtöön purettuaan osan kaoliinilastista Petäjäksessä Raumalla 31.5.1999. Kuva Jukka Huotari.

Oldendorff rakennutti itselleen vuonna 1999 omalla Flensburger Schiffbau-Gesellschaft -telakallaan kaksi itsepurkavaa 10 000 dwt:n irtolastiproomua, Rolfin ja Guntherin, suurten irtolastialusten kevennystyötä varten osana tekemäänsä suurta hiilenkuljetussopimusta Turkkiin (Detlefsen 2005, s. 160–163; Detlefsen 2012, s. 461–462).

Veitsiluoto Oy:n Helsingin konttorissa 23.10.1995 pidetyssä Lumi Shipping Oy:n hallituksen kokouksessa päätettiin myydä Varjakka ja Pokkinen kummatkin 5,850 MUSD hinnasta B&N, Bylock & Nordsjöfrakt AB:lle tai sen kokonaan omistamalle ja hallitsevalle tytäryhtiölle.

”Todettiin, että kauppaehtojen kohdan 18 mukaan Finnlines Ltd:llä on ns. first right of refusal -oikeus 48 tunnin ajan tästä kaupasta tiedon saatuaan ostaa ko. alukset kummankin 5.900.000 USD hinnasta.” (Lumi Shipping Oy hallitus, Matti Larkomaa 23.10.1995).

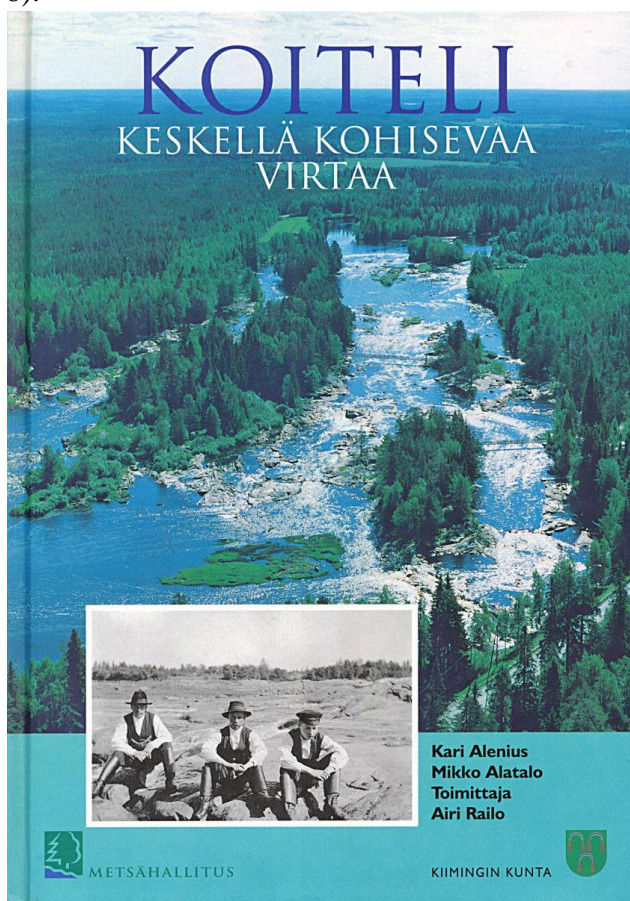
Esisopimus molempien Juliana-laivojen myynnistä tehtiin 23.10.1995 göteborgilaisen B&N Rederi AB:n (B&N, Bylock & Nordsjöfrakt AB) kanssa 5,85 MUSD kappalehintaan (Lumi Shipping Oy ja B&N Rederi AB 2.1.1996). Lopulliset kaupat toteutuivat Varjakalla 2.1.1996 ja Pokkisella 25.1.1996 (Lumi Shipping Oy ja B&N Rederi AB 2.1.1996; Lumi Shipping Oy ja B&N Rederi AB 25.1.1996).

Kun viimeiset Oulu Oy:n uudisrakennukset, Varjakka ja Pokkinen, myytiin vuonna 1995 Ensoon sulautuneesta Veitsiluodosta, niin sen jälkeen ei enää ollut laivoista mainintoja Enson eikä Stora Enson vuosikertomuksissa (Virtanen 2003, s. 343–344).

Samanaikaisesti Varjakan ja Pokkisen myyntihankkeen aikana 13.11.1995 Veitsiluoto myi myös perinteisen Aktiebolaget Uleå Osakeyhtiön ja Oulu Oy:n omistaman Kiiminkijoen Koitelin sahatilan pääosin Metsähallitukselle ja osin Kiimingin kunnalle. Vuonna 1783 perustettu sahalaitos, joka oli muutama kertaan uudelleenrakennettu toimintansa aikana, oli purettu jo vuonna 1913 (Alenius & Alatalo 1999, s. 26–28).

Juliana-laivojen myynnin jälkeen Lumi Shipping Oy:lle jäi vielä puskuproomu-yhdistelmä Mega-Motti viimeisenä aluksena muutamaksi vuodeksi. Uniikkina erikoisaluksena se oli vaikeasti myytävissä. Lopulta 25.6.2003 Lumi Shipping Oy sai myytyä Mega-Motin Rederi AB Nedjan:ille (Österstroms Rederi AB) Norrköpingiin Ruotsiin 4 M euron kokonaiskauppahinnasta (Lumi Shipping Oy ja Rederi AB Nedjan 25.6.2003).

Kaupparekisteristä Lumi Shipping Oy virallisesti lakkasi olemasta kuitenkin vasta 30.11.2006 (Patentti- ja Rekisterihallitus).

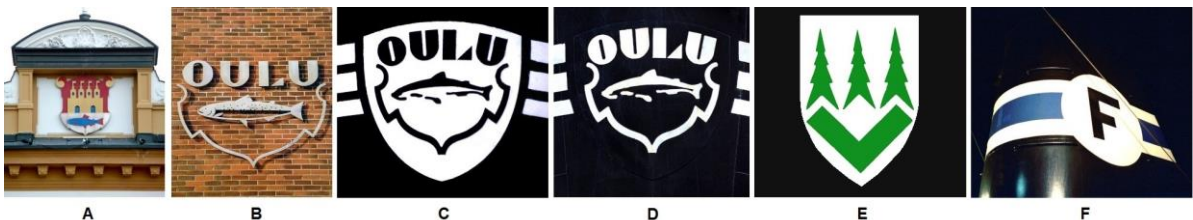


Kuva 140. Koitelin koski ja sahatila vuonna 1995, viimeisenä kesänä Veitsiluoto Oy:n omistuksessa ja Ariel Ilmakuva Oy:n kuvaamana kirjan kannessa (Alenius & Alatalo 1999). Kuva Jukka Huotari.



Kuva 141. Mega-Motti oli Lumi Shipping Oy:n viimeinen alus. Veitsiluoto 22.8.1994. Kuva Jukka Huotari.

9. Oulu Osakeyhtiön ja Veitsiluoto Osakeyhtiön varustamon tunnukset

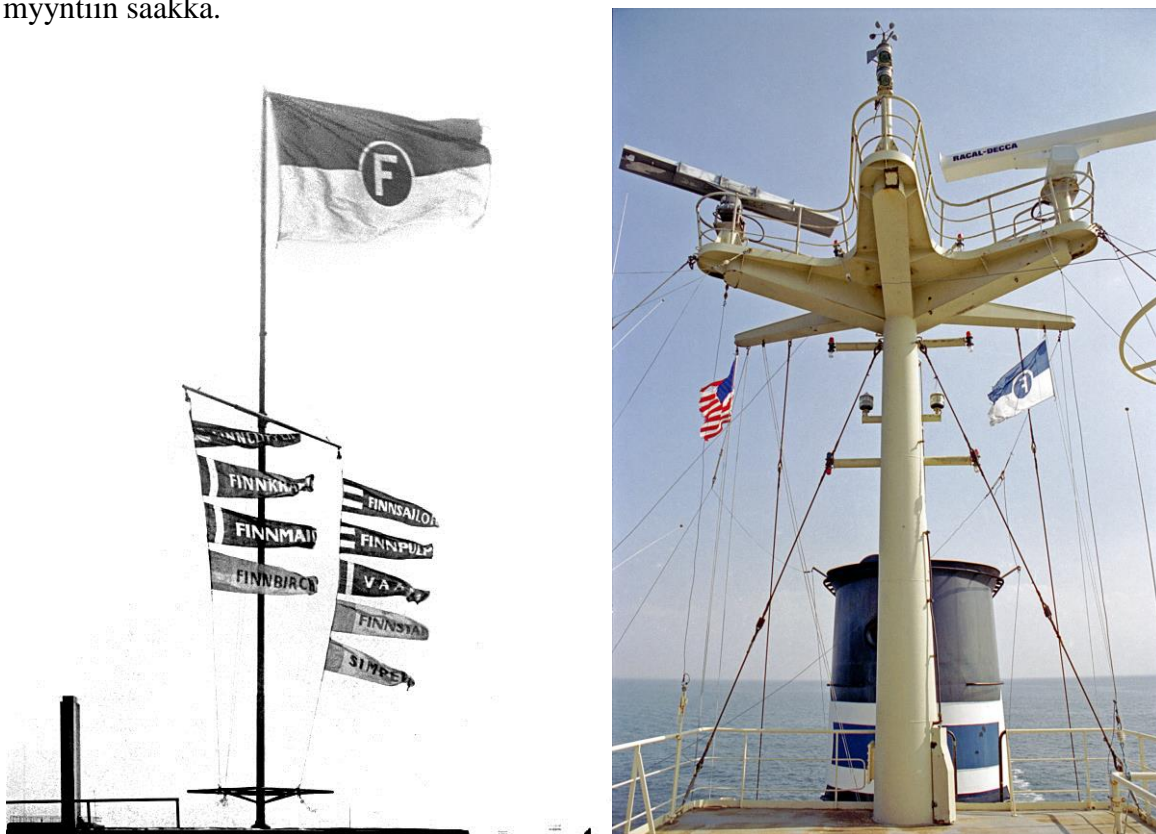


Kuvat 142–147.

- A. Oulun kaupungin vaakuna, Oulun kaupungintalo 31.7.2012. Kuva Jukka Huotari.
- B. Oulu Osakeyhtiön liiketunnus Nuottasaaren tehtaitten tiiliseinässä (Oulu Osakeyhtiö 1981). Kuva Jorma Rajamäki.
- C. Oulu Osakeyhtiön keulavaakuna, Varjakka heinäkuussa 1994. Kuva Jukka Huotari.
- D. Oulu Osakeyhtiön keulavaakuna, Varjakka 21.8.1995. Kuva Jukka Huotari.
- E. Veitsiluoto Oy:n ja Lumi Shipping Oy:n keulavaakuna, Motti 23.8.1994. Piirroskuva Jukka Huotari.
- F. Finnlines-yhtiön korsteenimerkki, Varjakka 6.12.1992. Kuva Jukka Huotari.

Oulu Osakeyhtiön liiketunnus oli kehitelty oman nimikkokaupungin Oulun vaakunasta mukailemalla. Kaupungin vaakunan nelitornisen linnan sijaan liiketunnuksessa oli yhtiön nelikirjaiminen nimi. Samaa liiketunnusta käytettiin keulavaakunoina yhtiön laivoissa uusina valkopohjaisina ja loppuvaiheissa mustapohjaisina, lukuun ottamatta ensimmäistä Varjakkaa, Finnmaidia ja Pokkista, joissa keulavaakunat säilyivät valkopohjaisina loppuun saakka.

Lumi Shipping Oy:llä ei ollut nimen ja proomun kyljissä olleen nimilyhennyksen ”Lumi Ship” lisäksi muita omia yhtiötunnuksia. Uudisrakennusproomun keulavaakunaksi tuli Veitsiluoto Oy:n yhtiömerkki, aivan kuten aikoinaan oli tullut Oulu Osakeyhtiön laivoille oma yhtiömerkki keulavaakunaksi. Veitsiluodon vaakuna säilyi proomussa vain lyhyen aikaa yhtiön itsenäisyyden loppuun saakka, mutta saman aikaisesti ja sen jälkeenkin Juliana-laivojen vanha Oulu Osakeyhtiön keulavaakuna säilyi koko ajan aina laivojen Ruotsiin myyntiin saakka.



Kuva 148. Uudessa Enso-Gutzeit Oy:n Alvar Aallon suunnittelemassa pääkonttorissa Helsingin Kanavaranta 1:ssä sijaitti vuodesta 1962 alkaen myös Oy Finnlines Ltd:n konttori. Toimistotalon katolla liehuvan sinivalkoisen Finnlinesin lipun alapuolella ovat silloin suomalaisissa satamissa olleiden ja Finnlinesin hoidossa olleiden alusten nimiviirit. Kuva on vuodelta 1963, joten kuvassa oleva Finnmaid-nimiviiri kuuluu vuonna 1956 valmistuneelle alukselle. Vuonna 1965 valmistuneella Amerikan-linjan Finnmaidilla, jonka Oulu Osakeyhtiö osti Enso-Gutzeit Oy:ltä vuonna 1971, oli sini-puna-valkea nimiviiri, joka oli kuvassa näkyvien Finnclipperin (1962), Finnsailorin (1953) ja Finnpulpin (1953) viirien kaltainen. Amerikan-linjan aluksien viirien väritys oli otettu Yhdysvaltojen kansallisuuslipusta, puna-valko-vaakaraidat ja sinisessä kentässä valkea laivan nimi. Todellisuudessa Simpele-laivalla ei ollut omaa nimiviiriä vaikka konttorin katolla sellainen olikin nähtävissä (Yhtyneet Paperitehtaat Oy pääkonttori 16.4.1960). Kuva kirjasta Karonen, P. (1992). *Enso-Gutzeit Oy historia ja perinnejulkaisuja 9. Enso-Gutzeit Oy laivanvarustajana: Oy Finnlines Ltd ja Merivienti Oy vuosina 1947–1982*. Imatra: Enso-Gutzeit Oy ja Suomen Elinkeinoelämän Keskusarkisto (ELKA), s. 126.

Kuva 149. Varjakan tutkamasto Delaware-lahdella matkalla Philadelphiaan 9.9.1994. Kuva Jukka Huotari.

Oulu Osakeyhtiöllä ja Veitsiluoto Oy:n Lumi Shipping Oy:llä ei ollut olemassa minkäänlaisia yhtiön omia varustamolippuja ja laivojen nimiviirejä lukuun ottamatta Enso-Gutzeit Oy:ltä ostettua Finnmaidia, jolla oli nimiviiri jo entuudestaan. Yhtiöillä ei ollut myöskään omaa korsteenitunnusta, vaan sen sijaan yhtiöiden aluksissa oli pääasiallisesti laivojen hoitovarustamo Finnliness-yhtiön oma korsteenitunnus. Alukset käyttivät myös Finnlinessin lippuja.



Kuva 150. Finnmaid Atlantic Gulf Servicen (AGS) rahtauksessa Porin Mäntyluodossa 25.4.1974. Porin kaupungin satamahinaaja ja jäänsärkijä Porin Karhu (IMO 8033716) avustaa. Se aiemmin vastavassa tilanteessa 5.6.1969 kaatui ja upposi viiden henkilön miehistön pelastautuessa moottori-veneeseen. Porin Karhu nostettiin 15.6.1969 ja sittemmin kunnostettiin (Pietikäinen & Sjöström 1983, s. 217; Vapalahti 1997, s. 128). Kuva Hannu Laakso.

Atlantic Gulf Servicen pitkäaikaisen rahtauksen ajan Finnmaidilla oli rahtaaajan oma AGS-korsteenitunnus. Atlanticargon rahtauksen aikaan sen sijaan laivassa oli Finnlinessin korsteenitunnus, mutta rahtaaajan nimi oli maalattuna näkyvästi kansirakennuksen etuseinään.

Isojen Juliana-laivojen valmistuttua 1970–80 lukujen vaihteessa, oli niille alkuun hankalaa löytää riittävästi lasteja, joten niitä rahdattiin aika ajoin tilapäisesti ulkopuolisille toimijoille ennen F-ships poolin perustamista vuonna 1983. Ulkopuolisten rahtaukset olivat lyhytaikaisia ja yleensä eivät näkyneet laivoissa ulkoisesti, paitsi Pokkisen rahtaus atlantalaiselle sellu- ja paperiyhtiö Georgia-Pacificille ja Scan Orientille, jolloin laiva sai rahtauksen ajaksi rahtaaajan oman korsteenitunnuksen saman aikaisesti kuitenkin säilyttäen Oulu Osakeyhtiön keulavaakunan.



Kuva 151. Pokkinen lähdössä atlantalaisen sellu- ja paperiyhtiö Georgia-Pacificin korsteenilla, mutta Aztec Trading & Co. S.A.:n rahtauksessa Kotkasta Kreikkaan 6.10.1981. Lastina on paperia, sellua ja sahatavaraa Halmstadista, Raumalta ja Kotkasta Kreikan Eleusikseen ja Piraeukseen, minkä jälkeen oli vielä telakointi Skaramagassa (Oy Finnlines Ltd. 10.1981). Kuva Hannu Laakso.



Kuva 152. Pokkinen Scan Orientin korsteenilla Schelde-joella 13.5.1983 matkalla Antwerpeniin lastaamaan lisää lastia. Punaisenmeren-lasti oli sahatavaraa, terästä ja kappaletavaraa Hampurista, Halmstadista ja Antwerpenista, ja meni Port Sudaniin, Jeddaan ja Akabaan. Kuva J.F. van Puyvelde / Krzysztof Brzoza: kokoelma.

10. Oulu Osakeyhtiön ja Veitsiluoto Osakeyhtiön alusten tapahtumahistoria

10.1 Varjakka, IMO 5179105

28.6.1957 Liukuvahintainen toimitussopimus. Kauppahinta 360 Mmk. Lopullinen hinta 492 109 943 mk. Rakentaja Rauma-Repola Oy, Rauma, rakennusnumero 108. Tilaaja Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Valkeakoski (Yhtyneet Paperitehtaat Oy pääkonttori 29.6.1957; Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Väinö Oksanen 21.7.1961).

6.7.1960 Kölinlasku (Aker Finnyards Oy 9.3.1998).



Kuva 153. "M/s "Kaipolan" kummi, rouva Armi Oksanen saapuu laivalle." Vasemmalla on ekonomi Väinö Oksanen ja oikealla ekonomi Kaarle Walden (Yhtyneet Paperitehtaat Oy 3/1960). Kuva UPM:n keskusarkisto, Valkeakoski: UPM arkisto.



Kuva 154. Kaipolan (# 108) kaste- ja vesillelaskutilaisuus Rauma-Repola Oy:n Rauman telakalla 29.9.1960. Kuva UPM:n keskusarkisto, Valkeakoski: UPM arkisto.

29.9.1960 Vesillelasku ja kaste, Kaipola, kummi Armi Oksanen, kastesanat: *"Seuratkoon tätä alusta onni ja varjelus sen purjehduksella maailman merillä. Nimesi on Kaipola"* (Rauma-Repola Oy 4/1960; Yhtyneet Paperitehtaat Oy 3/1960).

17.12.1960 Merenkulkuhallituksen myöntämät tunnuskirjaimet: O G B V (Wirrankoski 24.4.2013).

21.1.1961 Lisätty Rauman kaupungin alusrekisteriin, rekisterinumero 602 (Wirrankoski 24.4.2013).

25.1.1961 Luovutus, Rauman ulkomerellä lyhyen luovutusajon aikana paikassa 61° 08' 40" pohjoista pituutta ja 020° 59' 30" itäistä leveyttä, 9 merimailia Kylmä-Pihlajan majakasta länteen (Rauma-Repola Oy 1/1961; Yhtyneet Paperitehtaat Oy 1/1961).

28.1.1961 Lähtö Raumalta neitsytmatkalle paperilastissa Hampuriin ja sieltä Rotterdamiin (Yhtyneet Paperitehtaat Oy 3/1962).

16.2.1961 Lähtö Suomesta Italiaan, Oy Finnlines Ltd:n ensimmäinen matka uudella vasta perustetulla Välimeren-linjalla. Paluumatka oli Sfaxin, Amsterdamin ja Lontoon kautta takaisin Suomeen. Lontoon ensikäynnillä 28.–29.3. lastattiin mm. noin 200 Ford-traktoria paluulastiksi Suomeen (Oy Finnlines Ltd 3/1972, s. 8; Uusi-Suomi 29.3.1961).

13.4.1961 Lähtö toiselle Välimeren-matkalle, Napoliin (Yhtyneet Paperitehtaat Oy 3/1962, s. 57).



Kuva 155. Kaipola. Kuva Skyfotos, New Romney, Kent (CN 1612) / SLHY: Finnlines-kokoelma.

Yöllä 10.–11.6.1961 Kaipola oli matkalla Lyypekistä Hampuriin yhteentörmäyksessä Kielin kanavassa väärää puolta kulkeneen hollantilaisen 442 dwt:n rahtilaivan Silvaplanan (IMO 5328079) kanssa. Kaipola ei vahingoittunut haverissa ja jatkoi matkaansa Hampuriin (Vapalahti 1997, s. 36; Yhtyneet Paperitehtaat Oy pääkonttori 14.6.1961).

13.3.1962 Aamulla Kaipola törmäsi Pohjanmereltä Amsterdamiin johtavan kanavan suulla, Ijmuidenin luona pohjoisen puoleisen aallonmurtajan päähän. *”Onnettomuus tapahtui sakean lumipyryn vallitessa näkyvyyden ollessa vain 50 metriä ja laivaa ohjattiin luotsin antamien ohjeiden mukaisesti. Kaipola oli tulossa Pasajesta, Espanjasta tyhjänä noutamaan raakafosfaattilastia Amsterdamista Kotkaan.”* Onnettomuuden johdosta keularuuma alkoi pian täyttyä vedellä. Luotsin opastamana laiva ohjattiin pois väylältä läheiseen, noin kilometrin päässä olleeseen suojaiseen poukamaan, jossa keula otti kiinni pohjaan. Laivan pumpuilla ja paikalle tuoduilla noin 1500 tn/h tehoisilla pumpuilla ei vedestä täyttynyttä ruumaa saatu tyhjenemään. Vuotokohtien tilkitsemisen jälkeen vesi saatiin ruumassa laskemaan niin, että laiva saatiin hinattua 16.3 Amsterdam Drydock Ltd:n telakalle tarkastusta ja korjauksia varten, jotka alkoivat 17.3 ja joiden arvioitiin kestävän kuukauden verran. Keulan molemmin puolin oli painaumuksia ja repeymiä. Suurimmat vauriot olivat keularuuman kohdalla vasemmanpuoleisissa pohjatankeissa ja kyljen alaosassa. Suurin repeymä oli noin kaksi metriä pitkä. Kakkosruumankin kohdalla oli kyljen alaosassa pohjatankeissa repeytymä, mutta ruumaan ei kuitenkaan päässyt vettä. Alaosastaan lievästi vaurioituneen lastiruumien välisen väliseinän vuoto oli merkityksetöntä. Myös laivan potkuri ja todennäköisesti peräsin vaurioituivat. Kaiken kaikkiaan oli uusittava 22 levyä ja lukuisia kaaria (Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Väinö Oksanen 20.3.1962).

24.6.1969 Esisopimus, jolla Yhtyneet Paperitehtaat myi Kaipolan Oulu Osakeyhtiölle 3,65 Mmk hintaan (Oulu Osakeyhtiö ja Yhtyneet Paperitehtaat Oy 24.6.1969).

25.8.1969 Oulu Osakeyhtiön hallintoneuvoston kokous Oulussa päätti antaa Kaipolalle uuden nimen Varjakka (Oulu Osakeyhtiö hallintoneuvosto, Reijo Merikanto 25.8.1969).

9.9.1969 Klo 11.00 omistajanvaihdoksen mukainen luovutustarkastus Raumalla Rauma-Repola Oy:n kuivatelakalla (Oulu Osakeyhtiö ja Yhtyneet Paperitehtaat Oy 23.9.1969).

23.9.1969 Merenkulkuhallitus hyväksyi nimenmuutoksen. Luovutus Rauma-Repolan Rauman telakalla klo 12.00, nimeksi Varjakka (Oulu Osakeyhtiö 11.1969; Oulu Osakeyhtiö ja Yhtyneet Paperitehtaat Oy 23.9.1969).

24.9.1969 Poistettu Rauman kaupungin alusrekisteristä, rekisterinumero 602 (Wirrankoski 24.4.2013).

26.9.1969 Lisätty Oulun kaupungin alusrekisteriin, rekisterinumero 514 (Wirrankoski 24.4.2013).



Kuva 156. Oulu Osakeyhtiön Varjakka lähdössä ensimmäistä kertaa merelle matkalla Raumalta Kotkaan 27.9.1969. Kuva Hannu Laakso.

27.9.1969 Lähtö Raumalta Kotkaan, joista molemmista Varjakan ensimmäinen lasti Englantiin (Oulu Osakeyhtiö 9.1969, s. 3).

29.10.1969 Saapui tyhjänä Englannista Toppilan satamaan lastaamaan 1559 tonnia paperia Purfleetiin, jolloin se oli ensimmäinen Varjakan käynti Oulussa Oulu Osakeyhtiön omistuksessa. Matkan loppulasti tuli Raumalta (Kalava 30.10.1969, s. 10; Oulu Osakeyhtiö 11.1969, s. 3).

Elo–syyskuun vaihde 1970 Vuositelakointi Uudenkaupungin telakalla (Oulu Osakeyhtiö 10.1970, s. 14).

23.–26.8.1971 Vuositelakointi Valmetin telakalla Helsingissä (Oulu Osakeyhtiö hallintoneuvosto, Reijo Merikanto 23.11.1972).

12.5.–16.6.1972 Jäävaurioiden korjaustelakointi Amsterdamissa (Oulu Osakeyhtiö 1972).

28.10.–3.11.1972 Vuositelakointi Wärtsilän telakalla Turussa (Oulu Osakeyhtiö 1972).

4.1973 ”Haminasta 18.4. lähtenyt MS Varjakka, joka oli matkalla Ranskaan, Espanjaan, Portugaliin ja Marokkoon, pelasti toisen pääsiäispäivän aamulla klo 08.25 paikallista aikaa Englannin kanaalin eteläosassa merihätään joutuneen purjeveneen. Scarlet-niminen vene, jossa oli 4 hengen miehistö oli ollut 3 päivän purjehduksella ja nelisen tuntia merihädässä ennen kuin sai hätärakettinsa toimimaan. MS Varjakka otti veneen sivuhinaukseen ja vei sen Wight-saaren suojaan, josta Englannin rannikkoalukset hinasivat sen edelleen Southamptoniin. Veneessä oli vaijeri pudonnut yli perän ja sotkeutunut potkuriin. Myrskyssä veneen isopurjeen nostimet olivat rikkoutuneet. Merellä oli tapahtuma-aikana 6–7 boforin pohjoistuuli.” (Oy Laivastolehti 5.1973).

26.2.1974 Esisopimus laivan myynnistä Partrederi Lux:lle Porvoon maalaiskuntaan. Kauppahinta 3,65 Mmk (Wirrankoski 24.4.2013).

28.2.1974 Myyty Partrederi Lux:lle Porvoon maalaiskuntaan (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 27.3.1974).



Kuva 157. Varjakka sivuuttamassa Pikisaaren luotsitupaa saapuessaan Fartin avustamana iltapäivällä 14.1974 Turkuun luovutustelakointiin Partrederi Lux:lle myytynä. Kuva Hannu Laakso.

1.4.1974 Saapui Turkuun (henkilökohtainen tiedonanto Hannu Laakso).

2.4.1974 Poistettu Oulun kaupungin alusrekisteristä, rekisterinumero 514 (Wirrankoski 24.4.2013).

4.1974 Nimeksi Svanö.

5.4.1974 Lisätty Porvoon kaupungin alusrekisteriin, rekisterinumero 568 (Wirrankoski 24.4.2013).

9.4.1974 Kauppa, luovutettu Partrederi Lux:ille: Bror Uno Lindholm 25/100, Boris Ove Lindström 10/100, Gösta S. Lindström 25/100, Uno Elmar Söderström 20/100, Christer Sigfrid Lindström 10/100, Gösta Bengt Karlsson 10/100 (Oulu Osakeyhtiö, Reijo Merikanto 8.8.1974; Wirrankoski 24.4.2013).



Kuva 158. Entinen Varjakka on lähdössä Turusta telakalta uudella Svanö-nimellä alkuillasta huhtikuussa 1974. Laiva on saanut SHO:n rahtauskorsteenitunnuksen. Kuva Hannu Laakso.

5.11.1974 Kauppakirja laivan myynnistä Oy Gäddrag Rederi Ab:lle Porvooseen. Kauppahinta 1,61 Mmk (Wirrankoski 24.4.2013).

18.6.1975 Kauppakirja laivan myynnistä Luen Yick Shipping Co:lle Macaoon (Yick Fung Shipping and Enterprise Ltd, Hong Kong). Kauppahinta 1,55 MUSD. Nimeksi Po Sea. Rekisteröity Somalian Mogadishuun (Wirrankoski 24.4.2013).

19.6.1975 Poistettu Porvoon kaupungin alusrekisteristä, rekisterinumero 568 (Wirrankoski 24.4.2013).

1976 Siirretty Panaman lipulle. Omistajana Yick Fung Shipping & Enterprises Co Ltd. (Pietikäinen 1998, s. 76).

1980 Omistajaksi China Ocean Shipping Co. (COSCO). Nimeksi Ao Jiang (Pietikäinen 1998, s. 76).

1986 Siirretty Zhejiang Ocean Shipping Company:lle (COSCO Zhejiang), Wenzhou:un (Pietikäinen 1998, s. 76).

3.1994 Siirretty Zhejiang Jinfan Shipping Co:lle. Nimeksi Jin Yue (Pietikäinen 1998, s.76).

2015 Kohtalo on tuntematon.

10.2 Finnmaid, IMO 6510978

23.6.1964 Helsingissä Kanavaranta 1:ssä Enso-Gutzeit Osakeyhtiön pääkonttorissa klo 10 pidetty Merivienti Oy:n ylimääräinen yhtiökokous antoi yksimielisesti johtokunnan tehtäväksi laivan tilaamisen Wärtsilä-yhtymältä (Merivienti Oy, Ilkka Tapola 23.6.1964).

8.7.1964 Toimitussopimus. Rakentaja Oy Wärtsilä Ab, Turku, rakennusnumero 1130. Tilaaja Merivienti Oy, Helsinki (Oy Wärtsilä Ab).

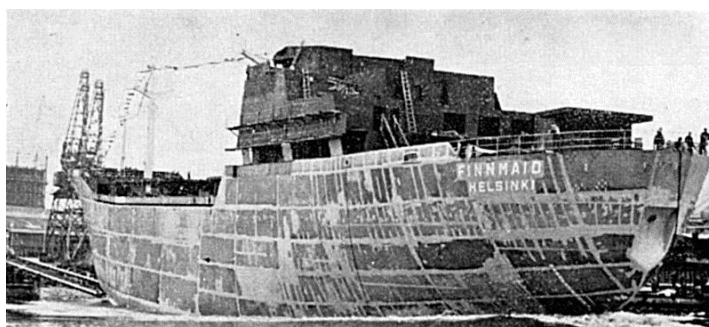
11.12.1964 Kölinlasku (Oy Wärtsilä Ab).



Kuvat 159–160. Finnmaidin (# 1130) kastetilaisuus ja vesillelasku Oy Wärtsilä Ab:n Turun telakalla kolmospetillä 19.3.1965. Kummina on Elma Sukselainen, Kansaneläkelaitoksen pääjohtaja Vieno Johannes (Jussi) Sukselaisen puoliso. Varustelulaiturissa oikealla on koeajolla edellisenä päivänä 18.3. ollut sisaralus Finnhawk (# 1123, IMO 6422547) joka luovutettiin sen tilaajalle Enso-Gutzeit Oy:lle 26.3.1965 laivasarjan toisena aluksena. Nelospetillä on rakenteilla kuivalastialus Komsomolets Uzbekistana (# 1116, IMO 6513176) Neuvostoliittoon. Kuvasarja Jouni Saaristo: Wärtsilä-kokoelma.

19.3.1965 Vesillelasku ja kaste Finnmaid, kummi Elma Sukselainen (Oy Wärtsilä Ab; Pietikäinen 1998, s. 101).

9.7.1965 Merenkulkuhallituksen myöntämät tunnuskirjaimet: OGQK (Merenkulkuhallitus 9.7.1965).



Kuva 161. Finnmaid (# 1130) lipuu telakan kolmospetiltä Aurajokeen. Kuva lehdestä Suomen Merenkulku vuodelta 1965.



Kuva 162. Oy Wärtsilä Ab:n Turun telakan rakentama melkein valmis Finnmaid (# 1130) merikoeajolla 20.7.1965. Ainakin 60 tonnin raskasnostopuomi puuttuu vielä. Kuva Jouni Saaristo: Wärtsilä-kokoelma.

Kuva 163. Painometallin valmistama Finnmaidin neitsytmatkatuoppi. Kuva Jukka Huotari.

20.7.1965 Merikoeajo (Oy Wärtsilä Ab).

23.7.1965 Liitetty Helsingin kaupungin alusrekisteriin, rekisterinnumero 1343. Aluksen rekisteröimisilmoitus alusrekisteriin on päivätty 21.7.1965 (Helsingin maistraatti 23.7.1965).

30.7.1965 Luovutus Merivienti Oy:lle (Oy Wärtsilä Ab).

31.7.1965 Lähtö telakalta (Oy Wärtsilä Ab).

2.1966 Matti Paatelan kuusisivuinen artikkeli ”*M/S Finnmaid huippuluokan suomalainen kuivalastilaiva*” Tekniikan Maailma -lehden helmikuun toisessa numerossa (Paatela 1966).

5.6.1969 Porin Mäntyluodon satamassa Finnmaidia avustaessaan Porin kaupungin satamahinaaja ja jäänsärkijä Porin Karhu (IMO 8033716) kaatui ja upposi sen viiden henkilön miehistön pelastautuessa moottoriveneeseen. Porin Karhu nostettiin 15.6.1969 ja sittemmin kunnostettiin (Pietikäinen & Sjöström 1983, s. 217; Vapalahti 1997, s. 128).

21.8.–30.10.1969 Oli pidennettävänä Oy Wärtsilä Ab Turun telakalla 13,70 metrillä (Pietikäinen 1998, s. 100).

30.6.1971 Esisopimus laivan myynnistä Oulu Osakeyhtiölle. Kauppahinta 14,5 Mmk (Enso-Gutzeit Osakeyhtiö ja Oulu Osakeyhtiö 27.7.1971).

20.7.1971 Poistettu Helsingin kaupungin alusrekisteristä, rekisterinnumero 1343 (Helsingin maistraatti 20.7.1971).

27.7.1971 Kauppakirja laivan myynnistä Oulu Osakeyhtiölle. Kauppahinta 14,5 Mmk. Liitetty Kotkan kaupungin alusrekisteriin, rekisterinnumero 577. Alusrekisterin muutosilmoitus aluksen rekisteriin liittämisestä on päivätty 20.7.1971 Enso-Gutzeit

Osakeyhtiön toimesta (Enso-Gutzeit Osakeyhtiö 20.7.1971; Enso-Gutzeit Osakeyhtiö ja Oulu Osakeyhtiö 27.7.1971; Kotkan maistraatti, Martti Salo 27.7.1971).

27.–30.7.1971 Luovutus Oulu Osakeyhtiölle (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 19.8.1971).

15.9.1971 Finnlines ja Broström-konserniin kuuluva Svenska Amerika Linien perustivat Atlantic Gulf Service Ab:n Göteborgista, Pohjois-Euroopan ja Meksikonlahden väliseen linjaliikenteeseen (Oy Laivastolehti 10.1971).

17.–21.9.1971 *"Vuositelakointi Valmetin telakalla Helsingissä"* (Oulu Osakeyhtiö hallintoneuvosto, Reijo Merikanto 23.11.1972).

22.9.1971 Poistettu Kotkan kaupungin alusrekisteristä, rekisterinumero 577. Alusrekisterin muutosilmoitus aluksen rekisteristä poistamiseksi on päivätty 21.9.1971 (Kotkan maistraatti, Martti Salo 22.9.1971).

24.9.1971 Liitetty Oulun kaupungin alusrekisteriin, rekisterinumero 519 (Oulun maistraatti 24.9.1971).



Kuva 164. Finnmaid Englannin Kanaalissa vuonna 1972. Kuva Skyfotos, New Romney, Kent (72/1359) / SLHY: Finnlines-kokoelma.

15.–19.5.1972 Vuositelakointi Göteborgissa (Oulu Osakeyhtiö 1972).

23.5.1972 Finnlines aikarautasi aluksen Atlantic Gulf Service -yhtymälle ruotsalais-suomalaiseen yhteispuurjehdukseen Euroopan ja Meksikonlahden välille (Oulu Osakeyhtiö 1972).

24.1.1974 Haminan Hiirenkariin saapuessaan törmäsi laituriin niin että laituri vaurioitui (Oy Laivastolehti 2.1974).



Kuva 165. Finnmaid Atlantic Gulf Servicen (AGS) rahtauksessa Porin Mäntyluodossa 25.4.1974. Kuva Hannu Laakso.

Toukokuun loppu 1976 Haveri Glasgow edustalla. Haverin syynä oli oikosulku sähköpäätaulussa, joka vaurioitui pahoin (Oulu Osakeyhtiö, Reijo Merikanto 1976). Räjähdysmäinen tulipalo konehuoneessa yöllä Irlannin rannikon tuntumassa matkalla Yhdysvaltojen Tampasta Eurooppaan. Konevalvomo paloi ilmeisesti sähkötaulujen takana tapahtuneen pölyräjähdysten seurauksena, jonka vuoksi laiva oli kaksi päivää ilman sähköjä, kunnes laivan sähkömies sai yhden ehjäksi jääneen sähkötaulun toimimaan, tämän jälkeen Finnmaid pääsi omin avuin matkalle telakalle Tanskaan (henkilökohtainen tiedonanto Timo Venäläinen 10.5.2014; Timo Venäläinen 2012).

5.–14.6.1976 Telakoituna Frederikshavnin telakalla haverikorjauksia varten (Oulu Osakeyhtiö, Reijo Merikanto 1976).

8.1976 Finnlines irtisanoi Atlantic Gulf Service -yhteispuurjehduksen ruotsalaisen Broström-varustamon kanssa. Syynä Broströmin ryhtyminen osakkaaksi kilpailevaan varustamoon ja näkemyserot tulevasta tonnistotyypistä. Finnlinesissä oltiin perinteisten alusten kannalla metsä- ja metalliteollisuuden (toisin sanoen omistajayhtiöiden) tarpeista johtuen ja Broströmissä puolestaan konttilaivojen kannalla. ASG:n toiminta siirtyi kokonaisuudessaan loppuvuoden aikana Finnlinesille Atlantic Cargo Services Ab -nimen alle (Oy Laivastolehti 8.1976; Oy Laivastolehti 12.1976).

16.12.1976 Palautettiin takaisin Finnlinesin väreihin Atlantic Cargo Services Ab:n Göteborgista operoimana (Pietikäinen 1998, s. 100).

9.1978 Siirrettiin Finnlines-Sisco:n Lähi-idän linjaliikenteeseen (Pietikäinen 1998, s. 101).

22.2.1979 Esisopimus myynnistä, kauppahinta 2,350 MUSD (Oulu Osakeyhtiö ja Arcadis Bros, Piraeus 1979).

25.5.1979 Kauppakirja aluksen myynnistä Palladia Shipping Corporation:ille kauppahintaan 2,35 MUSD. Nimeksi Palladia. Kotipaikka Piraeus (Oulu Osakeyhtiö ja Palladia Shipping Corp. 25.5.1979).

23.11.1979 Poistettu Oulun kaupungin alusrekisteristä, rekisterinnumero 519. Alusrekisterin muutosilmoitus aluksen rekisteristä poistamiseksi on päivätty 11.6.1979 (Oulun maistraatti 23.11.1979; Oulu Osakeyhtiö, J. Forstén 11.6.1979).

1980 Myytiin Transmares Naviera Chilena Ltda., Valparaíso. Nimeksi Condor. Kotipaikka Valparaíso (Pietikäinen 1998, s. 101).



Kuva 166. Condor Santoksessa 8.10.1983. Kuva Rami Wirrankoski.

1990 Myytiin romutettavaksi Amar Shipbreaking Corp., Alangiin Intiaan (Pietikäinen 1998, s. 101).

31.12.1990 Saapui Alangiin. Romuttaja Amar Shipbreaking Corp. (Miramar 2015; Pietikäinen 1998, s. 101).

10.3 Tuira, IMO 7224966

12.1.1970 Valvontasopimus (Oulu Osakeyhtiö ja Oy Finnlines Ltd 12.1.1970).

15.1.1970 Toimitussopimus, kiinteä kauppahinta 15,151 Mmk. Rakentaja Oy Wärtsilä Ab, Turku, rakennusnumero 1200. Tilaaja Oulu Osakeyhtiö, Oulu (Oulu Osakeyhtiö ja Oy Wärtsilä Ab 1970).

16.5.1972 Kölinlasku (Oy Wärtsilä Ab).

19.5.1972 Oulu Osakeyhtiön johtokunnan kokous Helsingissä päätti antaa laivalle nimen Tuira (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 19.5.1972).



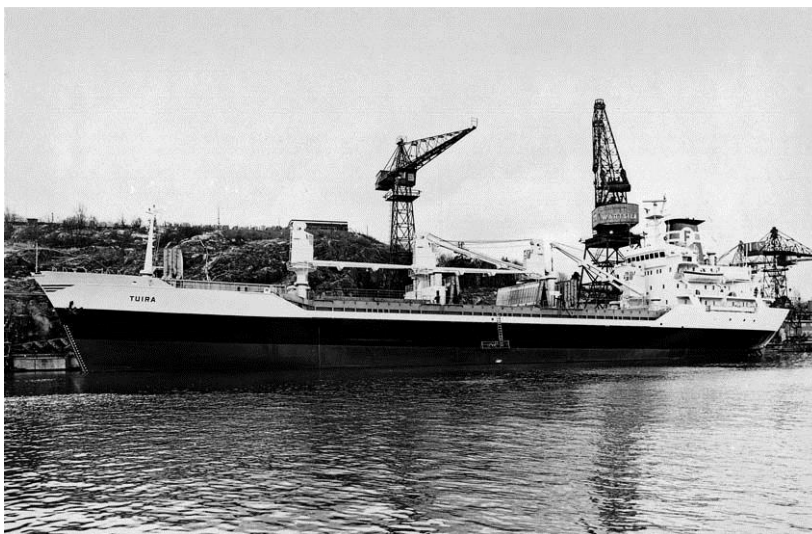
Kuva 167. Tuiran (# 1200) kastajaiset Oy Wärtsilä Ab:n Turun telakalla kolmospetillä 10.8.1972. Kummina on Annikki Tähtinen, Kajaani Oy:n toimitusjohtaja Mikko Tähtisen puoliso. Kuva Jouni Saaristo: Wärtsilä-kokoelma.

10.8.1972 Vesillelasku ja kaste, kummi Annikki Tähtinen (Oy Finnlines Ltd 3/1972, s. 18).

19.10.1972 Merenkulkuhallituksen myöntämät tunnuskirjaimet: O I A J (Merenkulkuhallitus 19.10.1972).

1.11.1972 Liitetty Oulun kaupungin alusrekisteriin, rekisterinnumero 522. Aluksen rekisteröimisilmoitus alusrekisteriin on päivätty samana päivänä (Oulun maistraatti 1.11.1972).

9.–10.11.1972 Merikoeajo (Oy Wärtsilä Ab).



Kuva 168. Tuira (# 1200) valmistumassa Oy Wärtsilä Ab:n Turun telakalla Aurajoessa. Kuva Jouni Saaristo: Wärtsilä-kokoelma.

17.11.1972 Luovutus ja lähtö telakalta (Kaleva 18.11.1972 s. 17; Oy Wärtsilä Ab).

19.11.1972 Neitsytmatkalla saapui ensi käynnilleen Ouluun lastaamaan paperia. Kapteenina toimi ”paljasjalkainen” tuiralainen Pekka Syrjälä (Kaleva 21.11.1972).

Loppuvuosi 1975–23.3.1976 Oli rahdattuna hollantilaiselle Spliethoff's Bevrachtungskantoor B.V.:lle (Oulu Osakeyhtiö, Reijo Merikanto 1976).

20.–23.6.1977 Vuositelakointi Turussa (Oulu Osakeyhtiö, Reijo Merikanto 1977).



Kuva 169. Tuira pian Kemin Veitsiluodossa sattuneen tapaturman jälkeen talvella 1980 Kotkassa kansinosturi # 3 menettäneenä. Onnettomuuden jälkeen kansinostureiden tukijalkojen tiimalasi-kauloja oli jo ennätetty vahvistamaan. Tutkamastossa liehuu laivan melko vakituisen rahtaaajan, Finn carriersin, alkuperäinen lippu. Taustalla vasemmalla on ankkuroituna ns. Korea-sarjan laiva. Kuva Hannu Laakso.

22.1.1980 Tiistaina kello 15 aikaan Tuiran kansinosturi numero 3:n tukijalka murtui tiimalasikaulastaan ahtaustyön aikana Kemin Veitsiluodossa. Murtumishetkellä 10 tonnin kapasiteetin kansinosturilla oltiin nostamassa noin 10 tonnin selluerää lastiruumaan. Tukijalan katketessa nosturin ohjaamo kaatui lastiruuma numero 3:n alaruumassa olevien sellupaalien päälle ja nosturin puomi kaatui kansinosturi numero 2:n päälle. Tapaturmassa loukkaantui lievästi yksi nosturinkuljettajana toiminut ahtaaja. Onnettomuuden johdosta lastaustyöt keskeytettiin Tuiran ja Koitelin kansinostureilla. Molemmat laivat olivat yhtä aikaa Veitsiluodossa lastaamassa paperia, sellua ja kartonkia. Seuraavana päivänä käynnistyivät onnettomuustutkimukset muun muassa työsuojeluhallituksen ja nosturin valmistajan, Oy Wärtsilä Ab:n, asiantuntijoiden toimesta ja jolloin myös laivojen lastausta jatkettiin satamalaiturilta käsin (Kaleva 24.1.1980, s. 7; Pohjolan Sanomat 23.1.1980, s. 6; Trafi Arkisto 1980).

Murtumiskohdan karaistunut hitsausseama irtosi sormuksen kaltaisena renkaana. Tapaturman osasyiksi epäiltiin tukijalan sähkövastuksilla hehkuttamattoman hitsausseaman karkeneminen (mm. jäissä kulun aiheuttamasta) tärinästä johtuen, tukijalan tiima-

lasikaula-rakenne ja taakkojen mahdolliset (vääraoppiset) sivuttaissuuntaiset vedot kansinosturilla. Tapauksesta tuli kirjaimellisesti kouluesimerkki Åbo Navigationsinstitut:iin meripäälyllystön koulutukseen (henkilökohtainen tiedonanto Aarno Karikoski 27.2.2015).

22.9.1980 Tuiran takavarikko Hollannissa merellä De Houte -lahden suulla Vlissingenin kaupungin edustalla matkalla Antwerpenistä Bremeniin pohjoissuomalaisessa metsäteollisuustuotelastissa. Syynä Oulu Osakeyhtiön (lastin omistajan ominaisuudessa) vuoden 1979 Karachin hartsitoimitusten riidanalaiset vahingot Eurasian Express Linen laivoilla Archangelos G (IMO 5022132), Brazilian Express (IMO 7394242), Canadian Express (IMO 7632369), European Express (IMO 7422831) ja Marianna N. L. (IMO 5281518). Hampurista edelleen laivatut ja ainakin osittain väärin ahdetut hartsitynnyrit olivat vuotaneet mäntyhartsin sulattua 40 °C lämpötilassa ja siten lianneet aluksia. Tuira pääsi jatkamaan matkaa Bremeniin 24.9.1980 takausrahasumman asettamisen jälkeen (Lloyd's Register of Shipping 1979; Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 10.10.1980).

27.–31.7.1981 Vuositelakointi Uudenkaupungin telakalla (Oy Finnlines Ltd 9.1981).

29.3.1982 Illalla Juutinraumassa Högnäsin ja Helsingborgin välillä törmäsi ruotsalaisen moottoritankkeri Sivonan (IMO 7004342) kylkeen (Oy Laivastolehti 5.1982). *"Laiva ajoi Tanskan salmissa yhteen ruotsalaisen tankkilaivan kanssa. Ei havaittavia omia vaurioita. Syynä vastaan tulevan laivan äkillinen, myöhään tehty suunnan muutos keulan eteen."* (Trafi Arkisto 1982).

27.11.1986 Oulu Oy sulautui lainvoimaisella päätöksellä Veitsiluoto Oy:hyn. Yhtiöiden katsotaan toimineen yhteiseen lukuun 1.1.1986 lukien (Oulu Oy ja Veitsiluoto Oy 10.6.1986; Patentti- ja Rekisterihallitus 27.11.1986). Alusrekisterin muutosilmoitus aluksen omistajayhtiön vaihdoksesta on päivätty 12.12.1986 (Veitsiluoto Oy 12.12.1986).

3.2.1987 Väistellässään jäitä SuurPELLINGIN SE-puolella Tuira ajoi karille (Merikustannus Oy 4.1987).

4.2.1987 Moottorihinaaja Heimo Saarinen (IMO 7917965) irroitti Tuiran karilta ja hinasi Kotkaan (Merikustannus Oy 4.1987).

5.2.1987 *"Tuira lähti Kotkasta telakalle Kieliin"* (Merikustannus Oy 4.1987).

19.5.1987 Esisopimus laivan myynnistä Oulu Shipping Ltd:lle (Veitsiluoto Oy, Kemi), George Towniin Caymansaarille. Kauppahinta 0,6 MUSD (Veitsiluoto Oy ja Oulu Shipping Ltd. 30.6.1987).

30.6.1987 Kauppakirja laivan myynnistä Oulu Shipping Ltd:lle (Veitsiluoto Oy, Kemi), George Towniin Caymansaarille. Kauppahinta 0,6 MUSD (Veitsiluoto Oy ja Oulu Shipping Ltd. 30.6.1987).

7.7.1987 Veitsiluoto Oy:n johtokunnan kokous päätti ulosliputtaa laivan myymällä sen omistamalleen Caymansaarille rekisteröidylle Oulu Shipping Ltd:lle (Veitsiluoto Oy, Jorma Kauppi 7.7.1987).

15.7.1987 Poistettu Oulun kaupungin alusrekisteristä, rekisterinnumero 522. Alusrekisterin muutosilmoitus aluksen rekisteristä poistamiseksi on päivätty 14.7.1987 (Oulun maistraatti 15.7.1987; Veitsiluoto Oy 14.7.1987).

13.3.1989 Myyty Oak Shipping Ltd, George Town Caymansaaret (Oy Torlines Ab, Tammisaari) (Pietikäinen 1998, s. 148).



Kuva 170. Tuiran salongissa 17.3.1989 vasemmalta tuiralaiset Juhani (Jussi) Lares ja Reijo Merikanto ovat luovuttamassa Oulu Shipping Ltd:n Tuiraa uudelle omistajalle Oak Shipping Ltd:lle (Oy Torlines Ab, Tammisaari) Finnoakiksi. Kuva SLHY: Finnlines-kokoelma.

17.3.1989 Luovutettu, nimeksi Finnoak. Rekisteröitiin Bahamalle Nassauhun (Pietikäinen 1998, s. 148).



Kuva 171. Bahamalainen Finnoak lähdössä Raumalta ranskalaisen Compagnie Générale Maritime:n (CGM) rahtauksessa Le Havreen 16.9.1992. Kuva on kuvattu Iso-Hakunissa paperia Philadelphiaan lastaavalta bahamalaiselta Varjakalta, joka lähti perään muutama tunti myöhemmin. Seuraavana päivänä Varjakka ohitti Finnoakin Gotlannin eteläpuolella. Kuva Jukka Huotari.

19.5.1993 Myyty Sea Carrier Investment Ltd., Nassau, c/o Bogazzi Servizi Navali S.r.l., Avenza, Italia. Nimeksi Baltic Stone (Pietikäinen 1998, s. 148).



Kuva 172. Baltic Stone graniitti- ja sahatavaralastissa Itämerellä matkalla Välimerelle 28.8.1994. Baltic Stonen täkkärit ovat # 1 kraanan vaijerinvaihtopuuhiissa. Valokuva on kuvattuna Baltic Stonen ohittaneelta Varjakalta. Ohitus kesti parisen tuntia koska laivat olivat suurin piirtein yhtä nopeita. Kuva Jukka Huotari.

8.2008 Nimeksi Maribel (Equasis 2015).

13.1.2010 Saapui Alangiin, Intiaan romutettavaksi (Miramar 2015).

28.1.2010 Rantautui romutusrannalle (Miramar 2015).

10.4 Koiteli, IMO 7229409

12.1.1970 Valvontasopimus (Oulu Osakeyhtiö ja Oy Finnlines Ltd 12.1.1970).

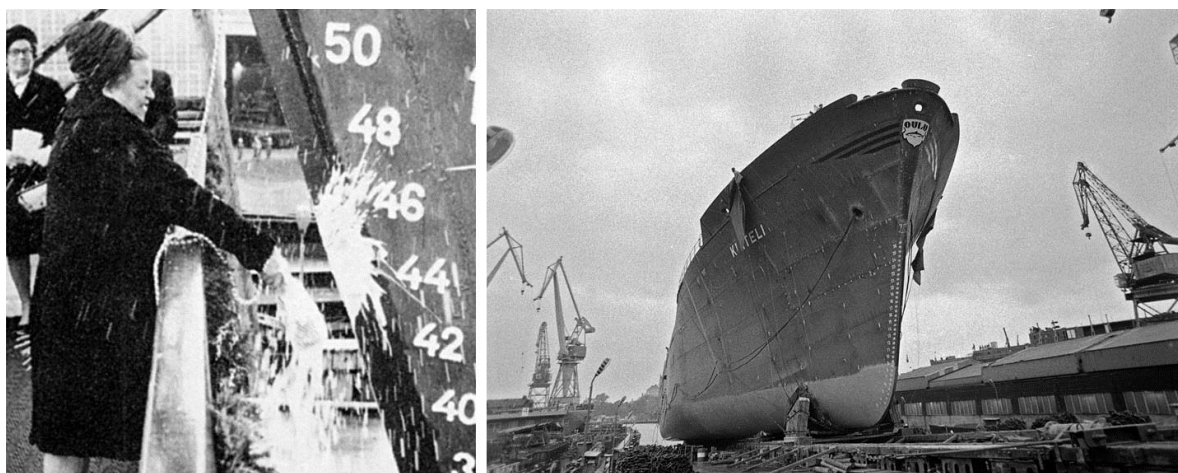
15.1.1970 Toimitussopimus, kiinteä kauppahinta 15,151 Mmk. Rakentaja Oy Wärtsilä Ab, Turku, rakennusnumero 1201. Tilaaaja Oulu Osakeyhtiö, Oulu (Oulu Osakeyhtiö ja Oy Wärtsilä Ab 1970).

8.6.1972 Oulu Osakeyhtiön johtokunnan kokous Helsingissä päätti antaa laivalle nimen Koiteli (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 8.6.1972).

10.8.1972 Kölinlasku (Oy Wärtsilä Ab).

4.10.1972 Vesillelasku ja kaste, Koiteli, kummi Elsa Pelkonen (Oy Finnlines Ltd 3/1972, s. 18).

7.12.1972 Merenkulkuhallituksen myöntämät tunnuskirjaimet: O I A K (Merenkulkuhallitus 7.12.1972).



Kuvat 173–174. Koitelin (# 1201) kastajaistilaisuus ja vesillelasku Oy Wärtsilä Ab:n Turun telakalla kolmospetillä 4.10.1972. Kummina on Elsa Pelkonen, Veitsiluoto Oy:n toimitusjohtaja Aarne Pelkosen puoliso. Oikeanpuoleisen kuvan vasemmassa reunassa nelospetillä on rakenteilla kontti- ja kappaletavaralaiva Neptune Emerald (# 1206, IMO 7235109) Singaporeen. Samassa kuvassa oikealla hitsaushallin takana laiturissa on varusteltavana suomalainen matkustaja- ja autolautta Bore I (# 1199, IMO 7224459). Kuvasarja Jouni Saaristo: Wärtsilä-kokoelma.



Kuva 175. Koiteli (# 1201) on laskettu vesille Oy Wärtsilä Ab:n Turun telakan kolmospetiltä kastajaisten yhteydessä 4.10.1972. Wärtsilän oma hinaaja Ferro ja Alfons Håkansin hinaaja Fart avustavat. Kuva Jouni Saaristo: Wärtsilä-kokoelma.

14.12.1972 Merikoeajo (Oy Wärtsilä Ab).

18.12.1972 Liitetty Oulun kaupungin alusrekisteriin, rekisterinumero 523. Aluksen rekisteröimisilmoitus alusrekisteriin on päivätty samana päivänä (Oulun maistraatti 18.12.1972).

29.12.1972 Luovutus (Oulu Osakeyhtiö 2.1973, s. 3; Oy Wärtsilä Ab).



Kuva 176. Koiteli (# 1201) valmistumassa Oy Wärtsilä Ab:n Turun telakalla Aurajoessa. Kuva Jouni Saaristo: Wärtsilä-kokoelma.

30.12.1972 Lähtö telakalta neitsytmatkalle Ruotsista Englantiin (Oulu Osakeyhtiö 2.1973, s. 3; Oy Wärtsilä Ab).

19.1.1973 Aluksen toisella matkalla saapui Veitsiluotoon Kemin ensikäynnillään. Lastasi Kemistä selluloosaa, kraftlineria ja sahatavaraa Englantiin (Oulu Osakeyhtiö 2.1973, s. 3; Pohjolan Sanomat 20.1.1973, s. 5).

23.1.1973 Laivan esittelytilaisuus Ajoksen satamassa (Oulu Osakeyhtiö 2.1973, s. 3; Pohjolan Sanomat 25.1.1973, s. 7).

5.1975 Vuositelakointi Oy Wärtsilä Ab:n Turun telakalla (Krzysztof Brzoza).

18.–28.5.1976 Vuositelakointi (Oulu Osakeyhtiö, Reijo Merikanto 1976).

16.–21.6.1977 Vuositelakointi Uudessakaupungissa (Oulu Osakeyhtiö, Reijo Merikanto 1977).

8.8.1977 *"Laski öljyä pilssiveden mukana Haminan satamaan. Palokunta siivoustöissä tuntikaupalla"* (Oy Laivastolehti 9.1977).

23.9.1977 Tullitakavarikko Haminan satamassa (Oy Laivastolehti 10.1977).

25.3.1978 Koiteli törmäsi jäärännissä edellä ajaneen jäänmurtaja Urhon perään sen juututtua kiinni jäihin 5 mpk Nordvalenista koilliseen, jolloin molemmat vaurioituivat. Koitelin keulapiikkiin tullut 2×4 metrin repeämä korjattiin Uudenkaupungin telakalla. Korjauskustannukset ja seisokkitappiot olivat yhteensä noin 0,4 Mmk (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 13.4.1978; Oy Laivastolehti 5.1978).

27.11.1986 Oulu Oy sulautui lainvoimaisella päätöksellä Veitsiluoto Oy:hyn. Yhtiöiden katsotaan toimineen yhteiseen lukuun 1.1.1986 lukien (Oulu Oy ja Veitsiluoto Oy 10.6.1986; Patentti- ja Rekisterihallitus 27.11.1986). Alusrekisterin muutosilmoitus aluksen omistajayhtiön vaihdoksesta on päivätty 12.12.1986 (Veitsiluoto Oy 12.12.1986).

19.5.1987 Esisopimus laivan myynnistä Oulu Shipping Ltd:lle (Veitsiluoto Oy, Kemi), George Towniin Caymansaarille. Kauppahinta 0,6 MUSD (Veitsiluoto Oy ja Oulu Shipping Ltd. 30.6.1987).

30.6.1987 Kauppakirja laivan myynnistä Oulu Shipping Ltd:lle (Veitsiluoto Oy, Kemi), George Towniin Caymansaarille. Kauppahinta 0,6 MUSD (Veitsiluoto Oy ja Oulu Shipping Ltd. 30.6.1987).

7.7.1987 Veitsiluoto Oy:n johtokunnan kokous päätti ulosliputtaa laivan myymällä sen omistamalleen Caymansaarilla rekisteröidylle Oulu Shipping Ltd:lle (Veitsiluoto Oy, Jorma Kauppi 7.7.1987).

5.8.1987 Poistettu Oulun kaupungin alusrekisteristä, rekisterinnumero 523. Alusrekisterin muutosilmoitus aluksen rekisteristä poistamiseksi on päivätty 5.8.1987. Rekisteröitiin Bahamalle. Kotikaikka Nassau (Oulun maistraatti 5.8.1987).

29.3.1989 Myyty Oy Torlines Ab, Tammisaari (Kirsti Johansson) (Pietikäinen 1998, s. 150).



Kuva 177. Bahamalaisen Koitelin omistajan, lipun ja nimen vaihdos suomalaiseksi Finnelmiksi 7.4.1989. Kuva SLHY: Finnlines-kokoelma.

7.4.1989 Luovutettu, nimeksi Finnelm (Pietikäinen 1998, s. 150).



Kuva 178. Finnelm Haminassa vuonna 1990. Kuva Hannu Laakso.

10.12.1990 Myyty Reefer & General Shipping Co. Inc., Panama (Société de Gestion Evge S. A., Piraeus), c/o Reefer and General Ship Management Co. Inc., Piraeus (Pietikäinen 1998, s. 151).

12.12.1990 Luovutettu. Nimeksi Apollonia V (Pietikäinen 1998, s. 151).



Kuva 179. Egyptiläinen Salama on lastaamassa 725 tonnia sahatavaraa Kotkasta Välimerelle aamupäivällä 9.9.1996. Salama lähti Kotkasta samana päivänä klo 12.10 hakemaan lisää lastia Porin Mäntyluotoon. Salaman keulan edessä, kuvan vasemmassa reunassa, on suomalainen lastilautta Degerö (IMO 8404276) (henkilökohtainen tiedonanto Hannu Laakso 12.9.1996). Kuva Hannu Laakso.

10.1992 Myyty Egyptian Reefer and General Cargo Shipping Co. S. A. S., Alexandria, (c/o Reefer and General Ship Management Co. Inc., Piraeus). Nimeksi Salama. (Pietikäinen 1998, s. 151).

7.1999 Myyty Leyline Ltd. (Regency Projects Ltd.), St. Vincent ja Grenadiinit. Nimeksi Alam (The World Ship Society 1/2000).

14.10.1999 Saapui Alangiin, Intiaan romutettavaksi (The World Ship Society 1/2000).

10.5 Varjakka, IMO 7410814

16.3.1974 Toimitussopimus, kiinteä kauppahinta 775 M pesetaa. Rakentaja S. A. Juliana Constructora Gijonesa, Gijon, rakennusnumero 256. Tilaaaja Oulu Osakeyhtiö, Oulu (Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa 16.3.1974).

28.5.1974 Lisäys toimitussopimukseen, uusi kiinteä kauppahinta 795 M pesetaa (Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa 28.5.1974).

9.7.1974 Valvontasopimus (Oulu Osakeyhtiö ja Oy Finnlines Ltd 9.7.1974).

6.5.1977 Kölinlasku (Oy Finnlines Ltd 2.1979).

19.5.1977 Oulu Osakeyhtiön johtokunnan kokous Oulussa päätti antaa laivalle nimen Varjakka (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 19.5.1977).

4.11.1977 S. A. Juliana Constructora Gijonesan, Oulu Osakeyhtiön, Thomesto Oy:n ja Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n kesken Helsingissä solmittu laivatilausten uudelleenjärjestelysopimus, jonka osana sovittu laivatilauksen uusista toimitusehdoista (Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa 2.12.1977).

2.12.1977 Lisäys toimitussopimukseen, uusi kiinteä kauppahinta 925 M pesetaa. Uudeksi toimituspäivämääräksi asetettiin 15.11.1978 (Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa 2.12.1977).



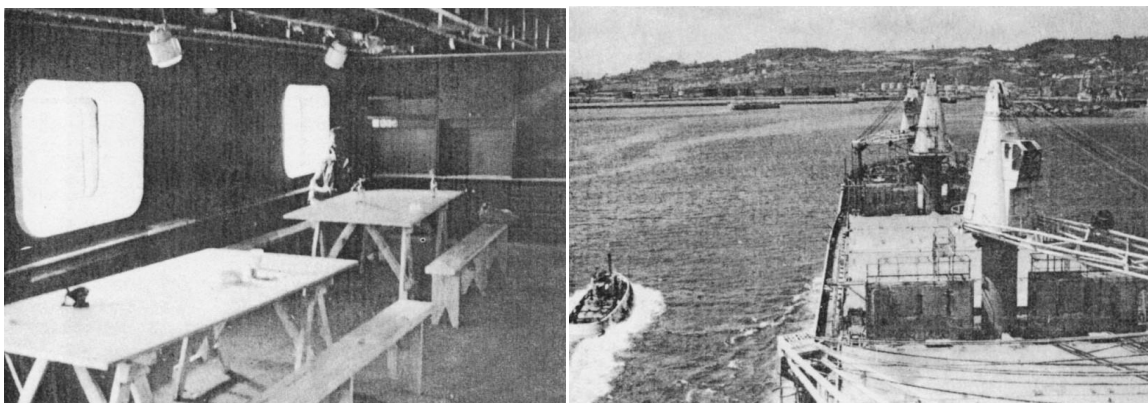
Kuva 180. Varjakan rakennuskyltti 3.12.1992. Kuva Jukka Huotari.



Kuvat 181–182. Varjakan (# 256) kastajaistilaisuus Gijonissa 9.3.1978. Keskellä oleva kukitettu rouva on laivan kummi Eila Merikanto. Molemmissa kuvissa taustalla oleva pitkä silmälasipäinen herra on talousjohtaja Juhani Lares. Kuvasarja Fotolena, Gijon / SLHY: Finnlines-kokoelma.

9.3.1978 Kaste, Varjakka, kummi Eila Merikanto. Vesillelasku siirtyi seuraavaan päivään kovan tuulen takia (Oy Finnlines Ltd 3.1978).

10.3.1978 Vesillelasku (Oy Finnlines Ltd 3.1978).



Kuvat 183–184. Varjakan merikoeajo 12.7.1979. Vasemmalla Varjakan miehistömessi koeajotilanteessa. Oikealla Varjakka on koeajolta palaamassa takaisin telakalle Gijoniin. Kuvasarja Finnlinesin henkilöstölehti Poijusta 8/1979 (Oy Finnlines Ltd 8.1979).

12.7.1979 Merikoeajo (Oy Finnlines Ltd 8.1979).

24.10.1979 Merenkulkuhallituksen myöntämät tunnuskirjaimet: O I G T (Merenkulkuhallitus 24.10.1979).

6.11.1979 Luovutus ja lipunvaihto klo 17.00 paikallista aikaa Gijonissa. Laivan vastaanotti Oulu Osakeyhtiön puolesta yhtiön markkinointipäällikkö ekonomi Olavi (Olli) Rusko (Oulu Osakeyhtiö 12/1979).

9.11.1979 Lähtö telakalta (Oy Finnlines Ltd 11.1979).



Kuva 185. Varjakka (# 256) Doverin salmessa neitsytmatkalla Gijonista Haminaan marraskuussa 1979. Kuva Skyfotos, New Romney, Kent (CN 48913) / SLHY: Finnlines-kokoelma.



Kuva 186. Espanjan Varjakka ensimmäistä kertaa Suomessa neitsytmatkalla Haminassa 15.11.1979. Varjakka lastasi Finncarriersin rahtauksessa Haminasta ensimmäisenä lastina sellua 5272 tonnia ja sahatavaraa 2568 m³ Bremeniin (Oy Finnlines Ltd 11.1979). Kuva SLHY: Finnlines-kokoelma.

23.11.1979 Liitetty Oulun kaupungin alusrekisteriin, rekisterinnumero 532. Aluksen rekisteröimisilmoitus alusrekisteriin on päivätty 20.11.1979 (Oulun maistraatti 23.11.1979).

13.–14.3.1980 Ensi käynnillä kotisatamassaan Oulussa. Lastasi matkalla Kemistä noin 6400 tonnia ja Oulusta noin 2000 tonnia metsäjalosteita Lyypekkiin (Oulu Osakeyhtiö 4.1980, s. 7).

2.9.1986 Kauppakirja laivan myynnistä Oulu Shipping Ltd:lle, George Towniin Cayman-saarille (Oulu Oy, Oulu). Kauppahinta 4 MUSD (Oulu Oy ja Oulu Shipping Ltd. 2.9.1986).

28.10.1986 Poistettu Oulun kaupungin alusrekisteristä, rekisterinnumero 532. Alusrekisterin muutosilmoitus aluksen rekisteristä poistamiseksi on päivätty 27.10.1986 (Oulun maistraatti 28.10.1986).

27.11.1986 Oulu Oy sulautui lainvoimaisella päätöksellä Veitsiluoto Oy:hyn. Yhtiöiden katsotaan toimineen yhteiseen lukuun 1.1.1986 lukien (Oulu Oy ja Veitsiluoto Oy 10.6.1986; Patentti- ja Rekisterihallitus 27.11.1986).

12.3.1987 Siirrettiin Bahaman lipulle, rekisterinnumero 710602, L 38/1987 Nassau (Pietikäinen 1998, s. 178).



Kuva 187. Varjakan ylimääräinen telakointi Helsingin Vuosaaren suuressa telakka-altaassa peräsinremontin vuoksi 26.2.–3.3.1993. Peräsinvika oli huomattu jo Savannahista lähtiessä. Ennen telakointia oli purettu Rauman kaoliinilasti, mutta laivassa oli vielä telakoinnin aikana päällä Kemin Veitsiluodon kaoliinilasti. Kuva Jukka Huotari.



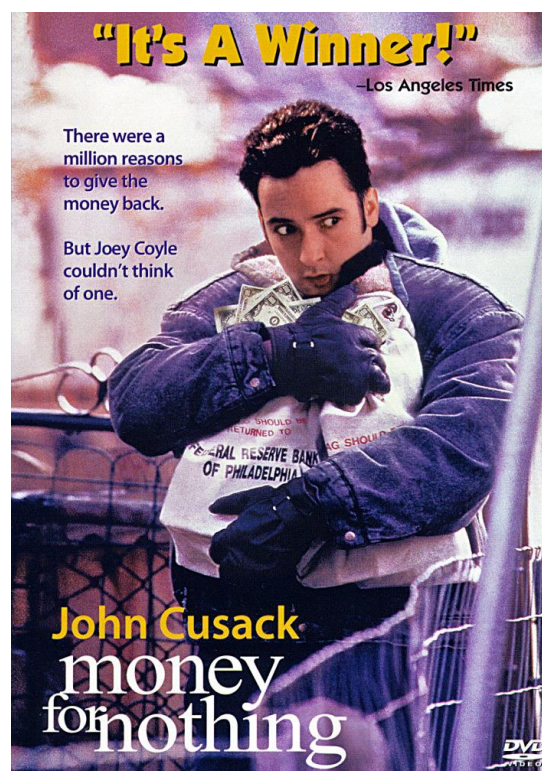
Kuva 188. Money for Nothing (Nyhjää tyhjästä) -elokuvan kuvausryhmä Varjakan keulan edessä laiturilla Philadelphiassa 28.3.1993. Elokuvan pääroolin esittäjä näyttelijä John Cusack seisoskelee Nedlloydin konttia vasten nojaavan valkean valonheijastinkankaan oikean alakulman edessä. Kuva Jukka Huotari.

28.–29.3.1993. Money for Nothing (Nyhjää tyhjästä) -elokuvan satamakohtauksen kuvaukset Philadelphiassa.

21.4.1993 KauppaKirja laivan myynnistä Lumi Shipping Oy:lle Kemiin. Kauppahinta 4 MUSD (Oulu Shipping Ltd. ja Lumi Shipping Oy 21.4.1993).

23.4.1993 Merenkulkuhallituksen myöntämät tunnuskirjaimet: O J F R (Merenkulkuhallitus 23.4.1993).

Kuva 189. Money for Nothing (Nyhjää tyhjästä) -elokuvaalevyn kansi. John Cusackin tähdittämä tosipohjainen dramatisoitu ja romantisoitu elokuva kertoo vuonna 1981 1,2 miljoonan dollarin rahasäkin löytäneestä ja kiinni jääneestä työttömästä satamatyöntekijästä Joseph William (Joey) Coylesta (1953–1993) (The New York Times 16.8.1993; Wikipedia 2015). Kuva Jukka Huotari.





Kuva 190. Varjakka on lastaamassa Quebecin Gros Cacounassa Zeebrüggeen meneviä Englannin Kanaalin tunnelin junanvaunuja osina kakkosruuman välikannelle 7.4.1993. Alaruumassa välikannella on sellulastia Quebecin La Grande Ansesta Rotterdamiin. Varjakan yliperämies Pekka Pakkala ja pursimies Juha-Matti Kaitila ovat ruumankarvelilla tarkkailemassa lastausta. Kuva Jukka Huotari.



Kuva 191. Varjakka on Raumalla Iso-Hakunissa illalla 27.4.1993 lastaamassa paperia Philadelphiaan. Kotipaikka, Bahaman Nassau on jo valmiiksi ylimaalattuna, mutta Bahaman lippu on vielä jäljellä. Satelliittiantenni on juuri asennettuna tutkamastoon. Melko pian se kuitenkin halkesi tärinästä, jolloin se sijoitettiin komentosillan päälle kannelle, mikä ilmenee seuraavasta kuvasta. Kuva Jukka Huotari.

26.4.1993 Poistettu Bahaman alusrekisteristä, rekisterinnumero 710602, L 38/1987 Nassau (Commonwealth of the Bahamas 26.4.1993).

27.4.1993 Liitetty Kemin kaupungin alusrekisteriin, rekisterinnumero 436. Aluksen rekisteröimisilmoitus alusrekisteriin on päivätty 23.4.1993 (Kemin maistraatti 27.4.1993).

1.11.1993 Uusi kansallinen rekisterinnumero 10179. Alusrekisterilaki 512/1993 48 § (Merenkulkuhallitus 18.7.1994).



Kuva 192. Varjakan vuositelakointi 27.6.–5.7.1994 Turun korjaustelakalla Aurajokivarressa. Kuva Jukka Huotari.

27.6.–5.7.1994 Vuositelakointi Turun korjaustelakan altaassa Aurajokivarressa Turun linnaa vastapäätä.

7.9.1995 Pääyhtiö Veitsiluoto Oy sulautui Enso-Gutzeit Oy:hyn muodostaen uuden pääyhtiön Enso Oy:n (Pietikäinen 1998, s. 178).

23.10.1995 Lumi Shipping Oy:n hallituksen kokous päätti myydä laivan ja esisopimus laivan myynnistä B&N Rederi AB:lle Göteborgiin (B&N, Bylock & Nordsjöfrakt AB). Kauppahinta 5,85 MUSD (Lumi Shipping Oy hallitus, Matti Larkomaa 23.10.1995; Lumi Shipping Oy ja B&N Rederi AB 2.1.1996).

2.1.1996 Kauppakirja laivan myynnistä B&N Rederi AB:lle Göteborgiin (B&N, Bylock & Nordsjöfrakt AB). Kauppahinta 5,85 MUSD (Lumi Shipping Oy ja B&N Rederi AB 2.1.1996).

5.1.1996 Poistettu Merenkulkuhallituksen alusrekisteristä, rekisterinumero 10179. Alusrekisterin muutosilmoitus aluksen rekisteristä poistamiseksi on päivätty 4.1.1996. Luovutettu uudelle omistajalle. Nimeksi Westön ja kotipaikaksi Skärhamn (Merenkulkuhallitus 5.1.1996).

4.6.1997 Myyty B&N, Bylock & Nordsjöfrakt AS, Oslo, c/o Bylock & Nordsjöfrakt Sea Partner AS, Sarpsborg (Pietikäinen 1998, s. 178).

16.6.1997 Luovutettu, nimeksi Weston (Pietikäinen 1998, s. 178).



Kuva 193. Ruotsalainen Westön. Oulu Osakeyhtiön keulavaakunan lohi ja serpentiini ovat vielä jäljellä keulassa. Kuva Hannu Laakso.



Kuva 194. Norjalainen Weston Rihtniemen syväväylällä lähdössä Raumalta 13.8.2002. Kuva Marko Hänninen.

12.2002 Myyty Intramare Spirit S. A. & Cicero Shipping Co. Ltd., Panama, c/o Regal Agencies Corp., Piraeus (Philippos C. Tavridakis). Kotipaikka Panama (Equasis 2015).

3.3.2008 Myyty Stoneship Invest A/S. Kotipaikka Gibraltar (Equasis 2015).

16.3.2009 Myyty Bretton Ridge Shipping Co Ltd (Equasis 2015).



Kuva 195. Gibraltarilainen Weston lähdössä Porin Mäntyluodosta mahtavassa sahatavaralastissa Välimerelle 10.4.2009. Kuva Jarmo Stenroos.

3.10.2011 Saapui romutettavaksi Alangiin (Hellenic Shipping News / Report / Analysis / Weekly Demolition Reports 7.10.2011).

14.10.2011 Rantautui romutusrannalle (Hellenic Shipping News / Report / Analysis / Weekly Demolition Reports 14.10.2011).

10.6 Pokkinen, IMO 7410826

16.3.1974 Toimitussopimus, kiinteä kauppahinta 775 M pesetaa. Rakentaja S. A. Juliana Constructora Gijonesa, Gijon, rakennusnumero 257. Tilaaja Oulu Osakeyhtiö, Oulu (Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa 16.3.1974).

28.5.1974 Lisäys toimitussopimukseen, uusi kiinteä kauppahinta 795 M pesetaa (Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa 28.5.1974).

9.7.1974 Valvontasopimus (Oulu Osakeyhtiö ja Oy Finnlines Ltd 9.7.1974; Oy Finnlines Ltd, R. Sundström 9.7.1974).

19.5.1977 Oulu Osakeyhtiön johtokunnan kokous Oulussa päätti antaa laivalle nimen Pokkinen (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 19.5.1977).

17.10.1977 Kölinlasku (Oy Finnlines Ltd 2.1979).

4.11.1977 S. A. Juliana Constructora Gijonesan, Oulu Osakeyhtiön, Thomesto Oy:n ja Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n kesken Helsingissä solmittu laivatilauksen uudelleenjärjestelysopimus, jonka osana sovittu laivatilauksen uusista toimitusehdoista (Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa 2.12.1977).

2.12.1977 Lisäys toimitussopimukseen, uusi kiinteä kauppahinta 925 M pesetaa. Uudeksi toimituspäivämääräksi asetettiin 15.1.1979 (Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa 2.12.1977).



Kuvat 196–197. Pokkisen (# 257) kastetilaisuus Gijonissa 15.9.1978. Vihreässä mekossa kukitettuna on laivan kummi Helka Hannunkari ja hänen miehensä diplomi-insinööri Lars Hannunkari taustalla ylhäällä seuraavana oikealle. Edellisistä oikealle silmälasipäinen harmaapukuinen herra kamera kädessä on vuorineuvos Reijo Merikanto. Oikeassa reunassa on Oy Finnlines Ltd:n toimitusjohtaja Juha Lanu. Kuvasarja Fotolena, Gijon / SLHY: Finnlines-kokoelma.

15.9.1978 Kaste, Pokkinen, kummi Helka Hannunkari. Vesillelasku siirtyi seuraavaan päivään kovan tuulen takia (Pietikäinen 1998, s. 180).

16.9.1978 Vesillelasku (Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto 28.9.1978).

24.10.1979 Merenkulkuhallituksen myöntämät tunnuskirjaimet: O I G U (Merenkulkuhallitus 24.10.1979).

30.1.1980 Luovutus klo 17.00 paikallista aikaa ja lipunvaihto. Laivan vastaanotti Oulu Osakeyhtiön puolesta yhtiön markkinointipäällikkö ekonomi Olavi (Olli) Rusko (Oy Finnlines Ltd 2.1980; Oulu Osakeyhtiö 2/1980).

5.2.1980 Lähtö telakalta (Oy Finnlines Ltd 2.1980).

7.2.1980 Aamulla Pokkisen raumalainen sähkömies putosi laivasta Englannin kanaalissa ja hukkui. *"Putoaminen ei johtunut merenkäynnistä eikä hän ollut putoamishetkellä työtehtävissä."* Etsintöihin osallistui Englannin merivoimien helikopteri ja ranskalainen helikopteri. Etsinnät lopetettiin kun alukselta oli nähty ruumis, joka kuitenkin katosi mereen (Kaleva 9.2.1980, s. 6; Oy Laivastolehti 1980).

12.2.1980 Rekisteröimisilmoitus Oulun kaupungin alusrekisteriin. (Oulu Osakeyhtiö 12.2.1980).

Liitetty Oulun kaupungin alusrekisteriin, rekisterinumero 533.

oy **Finnlines** LTD

M/S "POKKINEN"

Hälytysluettelo**Pelastusvenehälytys**

• • • • • —

Seitsemän peräkkäistä lyhyttä
ääntä joita seuraa yksi pitkä ääni

Vasen	Oikea	Tehtävä	Vuode n:o	Toimi
	X	Veneen päällikkö	506	Päällikkö
X		Veneen päällikkö	311	Yliperämies
X		Varapäällikkö, johtaa laskua	416	I perämies
	X	Varapäällikkö, johtaa laskua	307	II perämies
	X	Huolehtii siirrettävästä radiosta	515	Sähköttäjä
X		Hoitaa veneen moottoria	510	Konepäällikkö
	X	Hoitaa veneen moottoria	316	I konemestari
X		Käynnistää venemoottorin	419	II konemestari
	X	Toimii veneen pääll. ohjeiden mukaan	319	III konemestari
X		Huolehtii valaistuksesta	321	Sähkömies
	X	Käynnistää venemoottorin	138	Donkeymies
	X	Laskee veneen	304	Pursimies
X		Laskee veneen	120	Kirvesmies
	X	Vie veneeseen huopia, muonaa, vettä	414	Stuertti
	X	Vie veneeseen huopia, muonaa, vettä	415	Kokki
X		Kiinn. pohjatulpat, selv. pel.köydet	115	O.S
	X	Kiinn. pohjatulpat, selv. pel.köydet <i>keuhk. tikkaat</i>	111	A.B
X		Selv. venetikkaat, huol. keulak.	107	O.S
	X	Selv. venetikkaat, huol. keulak.	110	
X		Selv. venetikkaat, huol. keulak.	117	
	X	Selv. venetikkaat, huol. keulak.	117	
X		Toimii veneen pääll. ohjeiden mukaan	106	
	X	Toimii veneen pääll. ohjeiden mukaan	143	
X		Toimii veneen pääll. ohjeiden mukaan	147	
	X	Toimii veneen pääll. ohjeiden mukaan	148	
X		Toimii veneen pääll. ohjeiden mukaan	602	
	X	Toimii veneen pääll. ohjeiden mukaan	609	
X		Toimii veneen pääll. ohjeiden mukaan	507	
	X	Toimii veneen pääll. ohjeiden mukaan	408	
X		Toimii veneen pääll. ohjeiden mukaan	151	
	X	Toimii veneen pääll. ohjeiden mukaan	153	

Venepäälliköt valvovat, että kaikki
heidän veneisiinsä kuuluvat ovat paikalla.**Mies yli laidan**

Kolme pitkää ääntä

Valmiusveneeseen käytetään ..OIKEAA..... pelastusvenettä.

Miehitys:

Yliperämies

II-mestari

Pursimies

Donkeyman

Henkilöt hyhteistä:

107 III

115

108 III

109 III

TARVITTAESSA III

Alus aiotaan jättää

Toistettu pitkä ääni

Tulipalohälytys

• — • — • —

Toistettu lyhyt ja pitkä ääni

Tehtävä	Pelastus- ryhmä	Sammutus- ryhmä	Ensiapu- ryhmä
Aluksen päällikkö			
Pelastusryhmän johtaja	X		
Ensiapuryhmän johtaja			X
Sammutusryhmän jäsen		X	
Hoitaa radioliikenteen			
Palopäällikkö, johtaa toimintaa			
Huolehtii koneiden toiminnasta			
I savusukeltaja	X		
Toimii palopääll. ohjeiden mukaan			
Avustaa palopäällikköä			
II savusukeltaja	X		
Sammutusryhmän jäsen		X	
Pelastusryhmän jäsen	X		
Ensiapuryhmän jäsen			X
Ensiapuryhmän jäsen			X
Sammutusryhmän jäsen		X	
Pelastusryhmän jäsen	X		
Sammutusryhmän jäsen		X	
Sammutusryhmän jäsen			
Pelastusryhmän jäsen			
Toimii palopääll. ohjeiden mukaan			
Toimii palopääll. ohjeiden mukaan			
Ensiapuryhmän jäsen			
Ensiapuryhmän jäsen			
Ensiapuryhmän jäsen			
Toimii palopääll. ohjeiden mukaan			
Toimii palopääll. ohjeiden mukaan			
Toimii palopääll. ohjeiden mukaan			
Toimii palopääll. ohjeiden mukaan			
Toimii palopääll. ohjeiden mukaan			
Toimii palopääll. ohjeiden mukaan			

**Havaittuanne tulen
irtipääsyn toimikaa
seuraavassa jär-
jestyksessä:**

1. Hälytää
2. Pelasta
3. Sammuta
4. Rajoita
5. Opasta

Jokaisen velvollisuus on tutustua turvallisuuskaavioon sekä tietää paikkansa
ja tehtävänsä eri hälytystilanteissa.

GIJON

15.1.1980

Päälikkö

Kuva 198. Pokkisen hälytysluettelo. Kuva Jukka Huotari.



Kuva 199. Pokkinen ensimmäistä kertaa Suomessa neitsytmatkallaan Hangossa helmikuussa 1980. Kuva SLHY: Finnlines-kokoelma.



Kuva 200. Pokkinen neitsytmatkalla Kotkassa 15.2.1980 jonne se oli saapunut Hangon kautta Gijonista. Pokkinen lastasi paperilastin Hangosta ja Kotkasta Baltimoreen. Kuva Hannu Laakso.

30.1.1985 Klo 16.35 ajoi karille saaristoväylällä Pellingin itäpuolella matkalla Kotkasta paperilastissa Philadelphiaan (Oy Finnlines Ltd 2.1985, s. 6–9; Oy Laivastolehti 3.1985).

31.1.1985 Klo 14.50 Pokkinen lopulta irtosi karilta painolastia siirtämällä. Nesteen hinaajat Esko (IMO 7927958) ja Aulis (IMO 7927946) avustivat Pokkista siirrossa takaisin väylälle ja aloittivat hinauksen rannikkoväylää pitkin Helsinkiin. Paikalla olivat myös jäänmurtaaja Voima (IMO 5383158) ja vartiolaiva Valpas. Klo 17.20 Pokkisen pääkone käynnistettiin jonka jälkeen hieman myöhemmin Emäsalon luotsinvaihtopaikalla toinen hinaajista lopetti avustuksen ja matka jatkui Helsinkiin omin konein hinaajista yhden seurattuna stand-by valmiudessa (Oy Finnlines Ltd 2.1985, s. 6–9; Oy Laivastolehti 3.1985).

1.–11.2.1985 Helsingin Katajanokan laiturissa vauriotarkastuksia ja lastin siirtoa varten. Aamulla 2.2. sisaralus Finnarctis (IMO 7415711) saapui Pokkisen paapuuriin kyljelle lastin

ja polttoaineen siirtoa varten. Paperilastia siirrettiin 9123,50 tonnia laivojen omilla nostureilla Finnarctikseen joka lähti 13.2. Helsingistä Philadelphiaan ja vahingoittuneita rullia maihin 642,50 tonnia (Oy Finnlines Ltd 2.1985, s. 6–9).

11.2.1985 Klo 16.15 lähti Helsingistä telakalle Kieliin korjattavaksi (Oy Finnlines Ltd 2.1985).

12.–14.5.1986 Poikkesi ensi kertaa kotisatamassaan Oulun Oritkarissa lastaamassa noin 4000 tonnia paperia Yhdysvaltoihin (Oulu Oy 5.1986, s. 1).

21.7.1986 Saapui Wärtsilän Turun telakan altaaseen vuositelakointiin (Sjöström 2015, s. 22).

27.11.1986 Oulu Oy sulautui lainvoimaisella päätöksellä Veitsiluoto Oy:hyn. Yhtiöiden katsotaan toimineen yhteiseen lukuun 1.1.1986 lukien (Oulu Oy ja Veitsiluoto Oy 10.6.1986; Patentti- ja Rekisterihallitus 27.11.1986). Alusrekisterin muutosilmoitus aluksen omistajayhtiön vaihdoksesta on päivätty 10.12.1986 (Veitsiluoto Oy 10.12.1986).

11.12.1986 Kauppakirja laivan myynnistä Oulu Shipping Ltd:lle, George Towniin Caymansaarille. Kauppahinta 4 MUSD (Veitsiluoto Oy 11.12.1986).

18.12.1986 Poistettu Oulun kaupungin alusrekisteristä, rekisterinumero 533. Alusrekisterin muutosilmoitus aluksen rekisteristä poistamiseksi on päivätty 18.12.1986 (Veitsiluoto Oy 18.12.1986).

17.2.1987 Siirrettiin Bahaman lipulle, rekisterinumero 710603, L 25/1987 Nassau (Pietikäinen 1998, s. 180).

21.4.1993 Kauppakirja laivan myynnistä Lumi Shipping Oy:lle Kemiin. Kauppahinta 4 MUSD (Oulu Shipping Ltd. ja Lumi Shipping Oy 21.4.1993).

23.4.1993 Merenkulkuhallituksen myöntämät tunnuskirjaimet: O J F Q (Merenkulkuhallitus 23.4.1993).



Kuva 201. Bahamalainen Pokkinen on purkamassa Savannahista tuomaansa ennätysuurta 13 218 tonnin kaoliinilastia Rauman Petäjäksessä 28.4.1993. Samanaikaisesti Varjakka oli juuri lipun takaisin Suomeen vaihtaneena lastaamassa paperia Iso-Hakunissa. Kuva Jukka Huotari.

27.4.1993 ”Rauman satamaan tiistaina saapunut alus Pokkinen toi satamaan ennätysuuren lastin kaoliinia. Laiva tyhjentää parin päivän kuluessa 13 218 tonnia kaoliinia, mikä on hieman alle laivan kapasiteetin, mutta suurin koskaan Rauman satamaan kerralla tuotu kaoliinilasti.” (Länsi-Suomi 28.4.1993).

6.5.1993 Poistettu Bahaman alusrekisteristä, rekisterinumero 710603, L 25/1987 Nassau (Commonwealth of the Bahamas 6.5.1993).



Kuvat 202–203. Pokkisen lipunvaihto Bahaman lipulta takaisin Suomen lipulle tapahtui 7.5.1993 Turun korjaustelakalla Aurajokivarressa. Lippua ovat vaihtamassa Pokkisen kapteeni S. Karlsson ja Veitsiluoto Oy:n edustajana Juhani Lares. Kuvasarja Juhani Lares: kokoelma.

7.5.1993 Liitetty Kemin kaupungin alusrekisteriin, rekisterinumero 437. Aluksen rekisteröimisilmoitus alusrekisteriin on päivätty 5.5.1993 (Lumi Shipping Oy 5.5.1993; Pietikäinen 1998, s. 180).

1.11.1993 Uusi kansallinen rekisterinumero 11521. Alusrekisterilaki 512/1993 48 § (Merenkulkuhallitus 18.7.1994).

7.9.1995 Pääyhtiö Veitsiluoto Oy sulautui Enso-Gutzeit Oy:hyn muodostaen uuden pääyhtiön Enso Oy:n (Pietikäinen 1998, s. 180).



Kuva 204. Pokkisen rakennuskyltti 14.3.1994. Kuva Jukka Huotari.

23.10.1995 Lumi Shipping Oy:n hallituksen kokous päätti myydä laivan ja esisopimus laivan myynnistä B&N Rederi AB:lle Göteborgiin (B&N, Bylock & Nordsjöfrakt AB). Kauppahinta 5,85 MUSD (Lumi Shipping Oy hallitus, Matti Larkomaa 23.10.1995; Lumi Shipping Oy ja B&N Rederi AB 2.1.1996).

25.1.1996 Kauppakirja laivan myynnistä B&N Rederi AB:lle Göteborgiin (B&N, Bylock & Nordsjöfrakt AB). Kauppahinta 5,85 MUSD (Lumi Shipping Oy ja B&N Rederi AB 25.1.1996).

31.1.1996 Poistettu Merenkulkuhallituksen alusrekisteristä, rekisterinnumero 11521. Alusrekisterin muutosilmoitus aluksen rekisteristä poistamiseksi on päivätty 29.1.1996. Luovutettu uudelle omistajalle. Nimeksi Toftön ja kotipaikaksi Skärhamn (Merenkulkuhallitus 31.1.1996).



Kuva 205. Ruotsalainen Toftön saapumassa Kotkaan heinäkuussa 1996. Kuva Hannu Laakso.

21.5.1997 Myyty B&N, Bylock & Nordsjöfrakt AS, Oslo, c/o Bylock & Nordsjöfrakt Sea Partner AS, Sarpsborg (Pietikäinen 1998, s. 180).

26.5.1997 Luovutettu. Nimeksi Tofton (Pietikäinen 1998, s. 180).

8.2003 Myyty B&N Tofton (Transatlantic Rederi AB). Kotipaikka Gibraltar (Equasis 2015).

12.4.2006 Myyty Filon Co Ltd (Regal Agencies Corp) (Equasis 2015).



Kuva 206. Gibraltarilainen Tofton on saapumassa kaoliinilastissa Raumalle Rihntniemen väylää pitkin 6.5.2011. Kuva Jukka Huotari.

16.4.2012 Saapui romutettavaksi Alangiin.

21.4.2012 Rantautui romutusrannalle. Romuttaja Harikrishna Steel Corp (Hellenic Shipping News / Report / Analysis / Weekly Demolition Reports 27.4.2012; Miramar, 2015).

10.7 Koiteli (2), uudisrakennusnumero 264

3.3.1975 Toimitussopimus, kiinteä kauppahinta 970 M pesetaa. Rakentaja S. A. Juliana Constructora Gijonesa, Gijon, rakennusnumero 264. Tilaaja Oulu Osakeyhtiö, Oulu (Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa 3.3.1975).

8.4.1975 Valvontasopimus (Oulu Osakeyhtiö ja Oy Finnlines Ltd 8.4.1975).

4.11.1977 S. A. Juliana Constructora Gijonesan, Oulu Osakeyhtiön, Thomesto Oy:n ja Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n kesken Helsingissä solmittu laivatilausten uudelleenjärjestely sopimus, jonka osana sovittu laivatilauksen peruuttamisesta (Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa 2.12.1977).

2.12.1977 Lisäys toimitussopimukseen, tilauksen peruutus. Laivatilauksesta jo telakalle maksetut maksuerät 1–4, yhteensä 145,5 M pesetaa, siirrettiin käytettäväksi Varjakan (# 256) maksuerinä (Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa 2.12.1977).

10.8 Tuira (2), uudisrakennusnumero 265

3.3.1975 Toimitussopimus, kiinteä kauppahinta 970 M pesetaa. Rakentaja S. A. Juliana Constructora Gijonesa, Gijon, rakennusnumero 265. Tilaaja Oulu Osakeyhtiö, Oulu (Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa 3.3.1975).

8.4.1975 Valvontasopimus (Oulu Osakeyhtiö ja Oy Finnlines Ltd 8.4.1975).

4.11.1977 S. A. Juliana Constructora Gijonesan, Oulu Osakeyhtiön, Thomesto Oy:n ja Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n kesken Helsingissä solmittu laivatilausten uudelleenjärjestely sopimus, jonka osana sovittu laivatilauksen peruuttamisesta (Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa 2.12.1977).

2.12.1977 Lisäys toimitussopimukseen, tilauksen peruutus. Laivatilauksesta jo telakalle maksetut maksuerät 1–4, yhteensä 145,5 M pesetää, siirrettiin käytettäväksi Pokkisen (# 257) maksuerinä (Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa 2.12.1977).

10.9 Mega, IMO 7347641

3.3.1972 Toimitussopimus, kiinteä kauppahinta 13,822 Mmk. Rakentaja Oy Wärtsilä Ab, Helsinki, rakennusnumero 405. Tilaaja Helsingin kaupungin satamalaitos, Helsinki (Helsingin kaupunki 19.4.1972; Oy Wärtsilä Ab Helsingin telakka 9.1.1975).

Wärtsilän Vaasan tehtaast rakensi rungon, joka hinattiin Helsinkiin Wärtsilän Hietalahden telakalle varusteltavaksi (Oy Laivastolehti 4.1975).

19.4.1972 Helsingin kaupunginvaltuusto päätti oikeuttaa satamalautakunnan tilaamaan Wärtsilän Helsingin telakalta lautakunnan 14.2.1972 esityksessä määritetyn satamajäänmurtaajan (Helsingin kaupungin satamalaitos 8.5.1972; Oy Laivastolehti 8.1972).

28.12.1972 Helsingin satamalautakunta päätti nimetä aluksen Teuvoksi kaupunginjohtaja Teuvo Auran 60-vuotispäivänä (Oy Laivastolehti 1.1973).

2.11.1973 Kölinlasku (Oy Laivastolehti 4.1975).

11.6.1974 Vesillelasku Wärtsilän Vaasan telakalla (Oy Laivastolehti 8.1974; Oy Laivastolehti 4.1975).

20.11.1974 Merenkulkuhallituksen myöntämät tunnuskirjaimet: O I E V (Merenkulkuhallitus 20.11.1974).

9.1.1975 Luovutus ja kaste Helsingin Eteläsataman Makasiinilaiturissa, Teuvo, kummi Ejna Poukka (Oy Laivastolehti 4.1975).

22.4.1975 Liitetty Helsingin kaupungin alusrekisteriin, rekisterinumero 1535 (Helsingin maistraatti 22.4.1975). Rekisteröimisilmoitus alusrekisteriin on päivätty 10.1.1975, saapunut maistraattiin käsiteltäväksi 13.1.1975 (Helsingin kaupungin satamalaitos 10.1.1975).

27.1.1975 *”Helsingin satamalautakunta päätti, että MS Teuvo avustaa tarvittaessa myös Helsingin sisääntuloväylien ja Vuosaaren liikennettä”* (Oy Laivastolehti 2.–3.1975).

5.11.1981 Helsingin kaupunki ilmoitti luopuvansa aluksesta (Oy Laivastolehti 1.1982).

11.1983 Aluksen myynti-ilmoitus Navigator-lehdessä (Oy Laivastolehti 11.1983).

18.12.1984 Helsingin kaupunki vuokrasi Teuvon Haminalle seuraavaksi talveksi (Oy Laivastolehti 2.1985).

3.1.1985 Hamina vuokrasi Teuvon satamajäänmurtajakseen neljäksi kuukaudeksi (Oy Laivastolehti 3.1985).

8.1.1985 Saapui avustamaan Haminan liikennettä (Oy Laivastolehti 3.1985).



Kuva 207. Helsingin kaupungin satamalaitoksen satamajäänmurtaja Teuvo Haminan kaupungille rahdattuna kevättalvella 1985. Kuva Hannu Laakso.

8.5.1985 Lähti Haminasta takaisin Helsinkiin (Merikustannus Oy 7.–8.1985).

13.6.1985 Hamina päätti olla ostamatta Teuvoa (Helsingin kaupungin satamalautakunta 13.8.1985; Merikustannus Oy 9.1985).

13.8.1985 Helsingin kaupungin satamalautakunta päätti myydä satamajäänmurtaja Teuvon Oy Hangon Hinaus Ab:lle Effoa – Suomen Höyrylaiva Oy:n 20.6.1985 päivätyssä kirjeessä mainitulla hinnalla 7,1 Mmk (Helsingin kaupungin satamalautakunta 13.8.1985).

17.9.1985 Kauppa- ja luovutuskirja laivan myynnistä Oy Hangon Hinaus Ab:lle Hankoon. Kauppahinta 7,1 Mmk (Helsingin kaupungin satamalaitos ja Oy Hangon Hinaus Ab 17.9.1985).

1.10.1985 Poistettu Helsingin kaupungin alusrekisteristä, rekisterinnumero 1535. Alusrekisterin muutosilmoitus aluksen rekisteristä poistamiseksi on päivätty 26.9.1985 (Helsingin maistraatti 1.10.1985).

8.10.1985 Liitetty Hangon kaupungin alusrekisteriin, rekisterinnumero 272 (Hangon maistraatti 8.10.1985).

14.11.1985 Merenkulkuhallitus hyväksyi nimenmuutoksen, uudeksi nimeksi ”Aatos” (Merenkulkuhallitus 14.11.1985).

21.1.1986 Hangon kaupungin alusrekisteri vahvisti uudeksi nimeksi Aatoksen. Alusrekisterin muutosilmoitus aluksen nimenvaihdosta on päivätty 22.11.1985 (Hangon maistraatti 21.1.1986).

21.10.1988 Oy Hangon Hinaus Ab:n hallituksen kokouksessa hallituksen puheenjohtaja valtuutettiin neuvottelemaan ja sopimaan Aatoksen myynnistä 6 Mmk kauppahintaan sekä myyntiä edeltävästä bareboat-rahtauksesta osana yhtiön toiminnan myyntiä koskevaa sopimusta (Oy Hangon Hinaus Ab 21.10.1988).



Kuva 208. Aatos Alfons Håkans Oy Ab:n väreissä. Kuva Hannu Laakso.

30.11.1988 Proformakauppakirja (Effjohn Oy Ab ja Alfons Håkans Oy Ab 30.12.1991).

1.12.1988 Oy Hangon Hinaus Ab:n toiminta yhdistettiin Alfons Håkans Oy Ab:hen (Sjöström & Brzoza 2005, s. 17).

22.11.1989 Omistaja Oy Hangon Hinaus Ab fuusioitui Efffoaan (Patentti- ja Rekisterihallitus).

17.10.1990 Omistaja Efffoan nimen muutos Effjohn Oy Ab:ksi (Patentti- ja Rekisterihallitus).

30.12.1991 Esisopimus laivan myynnistä Alfons Håkans Oy Ab:lle Turkuun. Kauppahinta 6 Mmk (Effjohn Oy Ab ja Alfons Håkans Oy Ab 30.12.1991; Effjohn Oy Ab ja Alfons Håkans Oy Ab 22.1.1992).

31.12.1991 Poistettu Hangon kaupungin alusrekisteristä, rekisterinumero 272. Liitetty Helsingin kaupungin alusrekisteriin, rekisterinumero 1535. Alusrekisterin muutosilmoitus aluksen rekisteristä poistamiseksi on päivätty 30.12.1991 (Hangon maistraatti 31.12.1991).

22.1.1992 Kauppakirja laivan myynnistä Alfons Håkans Oy Ab:lle Turkuun. Kauppahinta 6 Mmk (Effjohn Oy Ab ja Alfons Håkans Oy Ab 22.1.1992).

27.1.1992 Helsingin kaupungin maistraatti vahvisti Aatoksen uudeksi omistajaksi Alfons Håkans Oy Ab:n. Alusrekisterin muutosilmoitus aluksen omistajanvaihdoksesta on päivätty 22.1.1992 (Helsingin maistraatti 27.1.1992).

5.2.1992 Alusrekisteriin merkittiin aluksen käyttötarkoitukseksi hinaus ja meripelastus. Alusrekisterin muutosilmoitus aluksen käyttötarkoituksen vaihdoksesta on päivätty 31.1.1992 (Helsingin maistraatti 5.2.1992).

5.2.1993 Esisopimus (kauppasopimus) laivan myynnistä Lumi Shipping Oy:lle (Veitsiluoto Oy) Kemiin (Alfons Håkans Oy Ab ja Lumi Shipping Oy, Kauppakirja 3.6.1993).

5.5.1993 Merenkulkuhallitus hyväksyi nimenmuutoksen (Merenkulkuhallitus 5.5.1993).

3.6.1993 Kauppa- ja luovutuspöytäkirja (klo 16.20) laivan myynnistä Lumi Shipping Oy:lle (Veitsiluoto Oy) Kemiin. Kauppahinta 11,75 Mmk (Alfons Håkans Oy Ab ja Lumi Shipping Oy, Kauppakirja 3.6.1993; Alfons Håkans Oy Ab ja Lumi Shipping Oy, Luovutuspöytäkirja 3.6.1993).

9.6.1993 Nimeksi Mega. Poistettu Helsingin kaupungin alusrekisteristä, rekisterinumero 1535. Alusrekisterin muutosilmoitus aluksen omistajan, nimen ja kotipaikan vaihdoksesta on päivätty 4.6.1993 (Helsingin maistraatti 9.6.1993).

23.6.1993 Liitetty Kemin kaupungin alusrekisteriin, rekisterinumero 438 (Kemin maistraatti 23.6.1993).

1.9.1993 Puskuproomuyhdistelmän kaste, Mega-Motti, kummi Arja Pajula (Pietikäinen 1998, s. 232–234).

3.9.1993 Muutostöiden valmistumisen jälkeen aluksen uudelleen mittaus Turussa Merenkulkuhallituksen toimesta: bruttovetoisuus 768 ja nettovetoisuus 231 (Merenkulkuhallitus 22.9.1993).

22.9.1993 Merenkulkuhallituksen myöntämä kansainvälinen mittakirja uusilla vetoisuuksilla (Merenkulkuhallitus 22.9.1993).

23.9.1993 Merikoeajo (Kværner Masa-Yards Oy 1998).

29.9.1993 Maistraatti päätti merkitä uuden mittakirjan mukaiset rekisteritonneja koskevat muutokset alusrekisteriin. Alusrekisterin muutosilmoitus aluksen rekisteritonneja koskevista muutoksista on päivätty 29.9.1993 (Kemin maistraatti 29.9.1993).

30.9.1993 Luovutus ja lähtö telakalta (Kværner Masa-Yards Oy 1998).



Kuva 209. 30.9.1993 juuri luovutetun Mega-Motin ensimmäinen, vain yhdeksän merimailin pituinen matka telakalta Pernosta suuntautui Ruissalon ympäri Turun satamaan, josta Mega siirtyi Turun korjaustelakan laituriin vielä viimeisteltäväksi. Kuva Krzysztof Brzoza.



Kuva 210. Mega on Turun korjaustelakan laiturissa viimeisteltävänä telakalta luovutuksen jälkeen 1.10.1993. Kuva Krzysztof Brzoza.

1.11.1993 Uusi kansallinen rekisterinumero 10260. Alusrekisterilaki 512/1993 48 § (Merenkulkuhallitus 26.9.1994).

7.9.1995 Pääyhtiö Veitsiluoto Oy sulautui Enso-Gutzeit Oy:hyn muodostaen uuden pääyhtiön Enso Oy:n (Pietikäinen 1998, s. 233).

1998 Pääyhtiö Enso Oyj yhdistyi Stora Ab:n kanssa muodostaen uuden pääyhtiön Stora Enso Oyj:n (Virtanen 2003, s. 366).

5.1.1998 Klo 21.09 Mega-Motti-alusyhdistelmän karille ajo Airistolla Tervin luona painolastissa matkalla Kemistä Turkuun. Tapahtumasta ei aiheutunut vuotoja eikä vaurioita

alusyhdistelmän laitteistoille. Pääsi irti omin konein keulan painolastia keventämällä klo 23.18. Saapui Turkuun 6.1. klo 01.30 hinaaja Iso-Pukin (IMO 6818863) avustuksella. Perämiehen ja luotsin puutteellinen kommunikaatio oli ilmeisesti syynä käännöksen myöhästymiseen ja siten karille ajautumiseen (Onnettomuustutkintakeskus 1998).

29.1.1998 Ilta-Sanomien lehtiartikkeli suunnitelmasta käyttää puskuproomuyhdistelmää lumen kuljetukseen Kemistä Helsinkiin. Aikeena oli tuoda Kemin luonnonlunta 20 000 m³ Helsingin lumikaupunkiin Auroran kentälle. Lumen kuljetus Kemistä olisi maksanut 600 000 markkaa josta proomukuljetuksen osuus olisi ollut 200 000 markkaa. Hanke jäi toteutumatta ilmeisesti kiireen ja Helsingin laituripaikkaongelmien vuoksi joten Mega-Motti lähti Veitsiluodosta tyhjänä puunhakumatkalle 24.1.1998. Jo kolmesti lykätty lumi-maailman avajaiset yleisölle olivat lopulta sunnuntaina 1.2.1998 keskeneräisenä. Arviolta 700 000–800 000 markan arvoiseen lumimaailmaan tuotiin kuorma-autoilla reservilunta Hyvinkäältä noin 3000 m³ (Ilta-Sanomat 29.1.1998, s. 8–9; Taloussanomat 30.1.1998).

10.6.2003 Lumi Shipping Oy:n hallituksen kokous päätti myydä aluksen Österströms Rederi AB:lle tai sen määräämälle yhtiölle (Lumi Shipping Oy hallitus, Seppo Niiniaho 16.6.2003).

25.6.2003 Kauppakirja laivan myynnistä Rederi AB Nedjan:ille (Österstroms Rederi AB) Norrköpingiin Ruotsiin. Kauppahinta 1,6 M euroa (Lumi Shipping Oy ja Rederi AB Nedjan 25.6.2003).

31.3.2008 Myyty Sappenborg (Equasis 2015).

4.4.2008 Manageri Briese Schiffahrts GmbH & Co (Equasis 2015).

4.2008 Lippu Saksa ja kotipaikka Leer (Equasis 2015).

4.2008 Lippu Antigua ja Barbuda ja kotipaikka St. John's (Equasis 2015).



Kuva 211. Mega-Motti Pohjanmerellä 11.7.2010. Kuva Frans Sanderse.

12.2012 Lippu Saksa ja kotipaikka Leer (Equasis 2015).

12.2012 Myyty Travaux Maritimes Ocean Inc (Equasis 2015).

12.2012 Manageri siirtomatkalla Saksan Bremerhavenin Fischereihafenista Kanadan Quebeciin Redwise Maritime Services BV. Lippu St. Vincent ja Grenadiinit ja kotipaikka Kingstown (Redwise Maritime Services BV 2013; Equasis 2015).



Kuva 212. Mega-Motti saapumassa Las Palmasiin 22.1.2013 siirtokuljetuksen aikana Bremerhavenista Quebeciin. Kuva Jukka Koskimies.

25.3.2012 Manageri Travaux Maritimes Ocean Inc (Equasis 2015).

4.2013 Lippu Kanada ja kotipaikka Quebec (Equasis 2015).

2015 Liikennöi St. Lawrencen alueella Kanadassa.

10.10 Motti, IMO 9072434

5.2.1993 Toimitussopimus. Rakentaja Kværner Masa-Yards Oy, Turku, rakennusnumero 1324. Tilaaja Veitsiluoto Invest Oy / Lumi Shipping Oy, Kemi (Veitsiluoto Oy) (Kværner Masa-Yards Oy 1998).

24.3.1993 Tuotannonaloitus (Kværner Masa-Yards Oy 1998).

7.6.1993 Kölinlasku (Kværner Masa-Yards Oy 1998).

14.8.1993 Vesillelasku (Kværner Masa-Yards Oy 1998).



Kuva 213. Mega-Motti Kværner Masa-Yards Oy:n Pernon telakan varustelulaiturissa 23.8.1993. Kuva Krzysztof Brzoza.



Kuva 214. Mega-Motin kastetilaisuus Kværner Masa-Yards Oy:n Turun telakalla Pernossa 1.9.1993. Vasemmalla on Kværner Masa-Yards Oy:n toimitusjohtaja Jarl-Martin Alexander (Martin) Saarikangas, keskellä on alusyhdistelmän kummi Arja Pajula, Veitsiluoto Oy:n hallintoneuvoston puheenjohtajan Jaakko Pajulan puoliso ja oikealla on Veitsiluoto Oy:n toimitusjohtaja Niilo Pellonmaa. Kuva Taisto Saari: kokoelma.

1.9.1993 Puskuproomuyhdistelmän kaste, Mega-Motti, kummi Arja Pajula (Pietikäinen 1998, s. 232–234).



Kuva 215. Mega-Motti Kværner Masa-Yardsin Pernon telakan varustelulaiturissa 9.9.1993. Kuva Krzysztof Brzoza.

23.9.1993 Merikoeajo (Kværner Masa-Yards Oy 1998).

30.9.1993 Luovutus ja lähtö telakalta (Kværner Masa-Yards Oy 1998).

1.11.1993 Uusi kansallinen rekisterinumero 11569. Alusrekisterilaki 512/1993 48 § (Merenkulkulaitos 26.9.1994).

7.9.1995 Pääyhtiö Veitsiluoto Oy sulautui Enso-Gutzeit Oy:hyn muodostaen uuden pääyhtiön Enso Oy:n (Pietikäinen 1998, s. 234).

1998 Pääyhtiö Enso Oyj yhdistyi Stora Ab:n kanssa muodostaen uuden pääyhtiön Stora Enso Oyj:n (Virtanen 2003, s. 366).

5.1.1998 Klo 21.09 karille ajo Airistolla Tervin luona (Onnettomuustutkintakeskus 1998).



Kuva 216. Mega-Motti lähdössä Turusta illalla 15.5.1998. Kuva Jukka Huotari.



Kuva 217. Mega-Motti Airistolla 26.8.2001 Naantalista merelle lähteneenä. Kuva Juhani Mehto.

10.6.2003 Lumi Shipping Oy:n hallituksen kokous päätti myydä aluksen Österströms Rederi AB:lle tai sen määräämälle yhtiölle (Lumi Shipping Oy hallitus, Seppo Niiniaho 16.6.2003).

25.6.2003 Kauppakirja proomun myynnistä Rederi AB Nedjan:ille (Österstroms Rederi AB) Norrköpingiin Ruotsiin. Kauppahinta 2,4 M euroa (Lumi Shipping Oy ja Rederi AB Nedjan 2003).

2008 Myyty Saksaan.



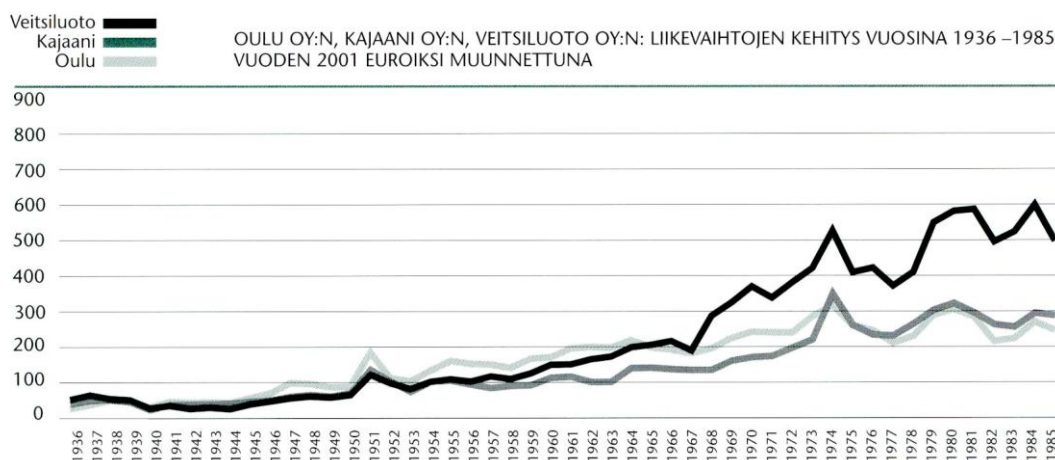
Kuva 218. Mega-Motti Pohjanmerellä 10.3.2010. Kuva Frans Sanderse.

2012 Myyty Kanadaan.

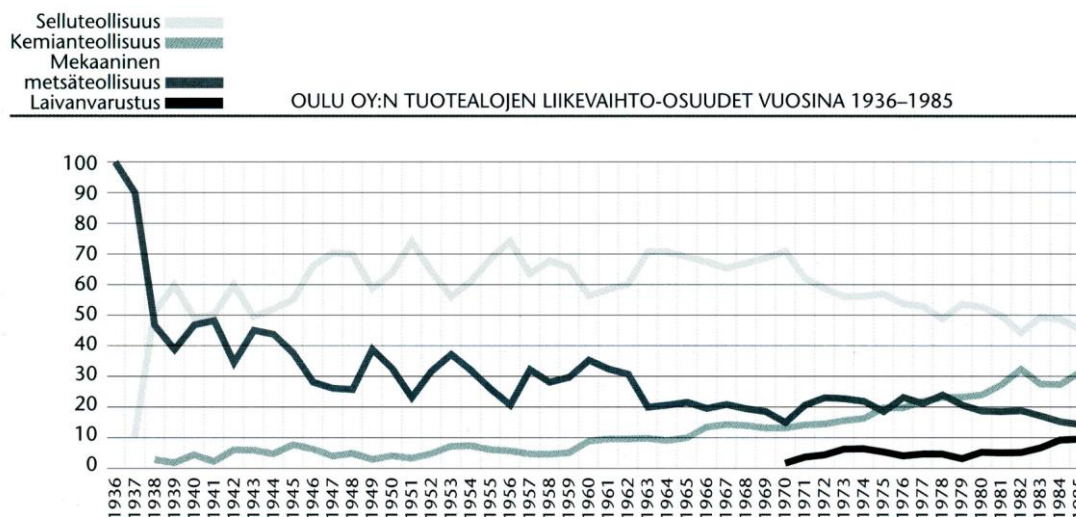
2015 Liikennöi St. Lawrencen alueella Kanadassa.

11. Oulu Oy:n talouskaavat ja -taulukko

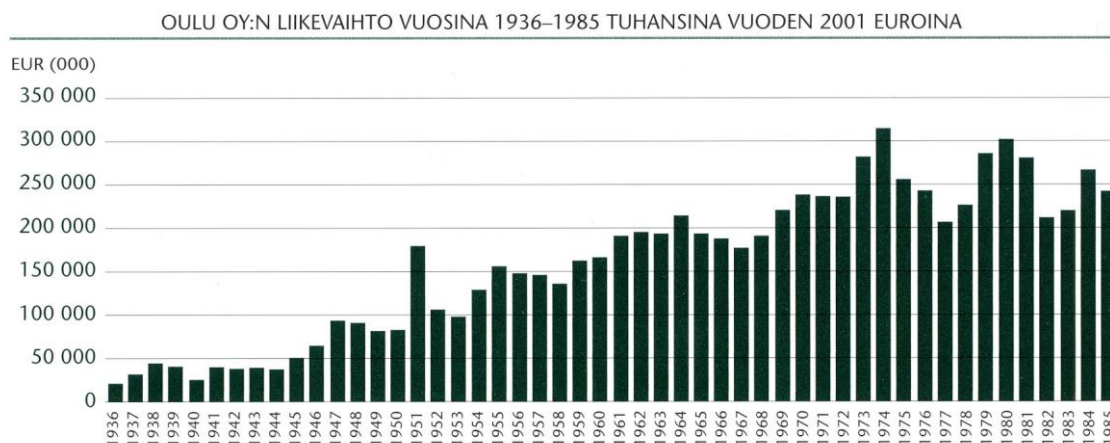
Kaava 1. Oulu Oy:n Kajaani Oy:n, Veitsiluoto Oy:n: liikevaihtojen kehitys vuosina 1936–1985 vuoden 2001 euroiksi muunnettuna (Virtanen 2003, s. 313).

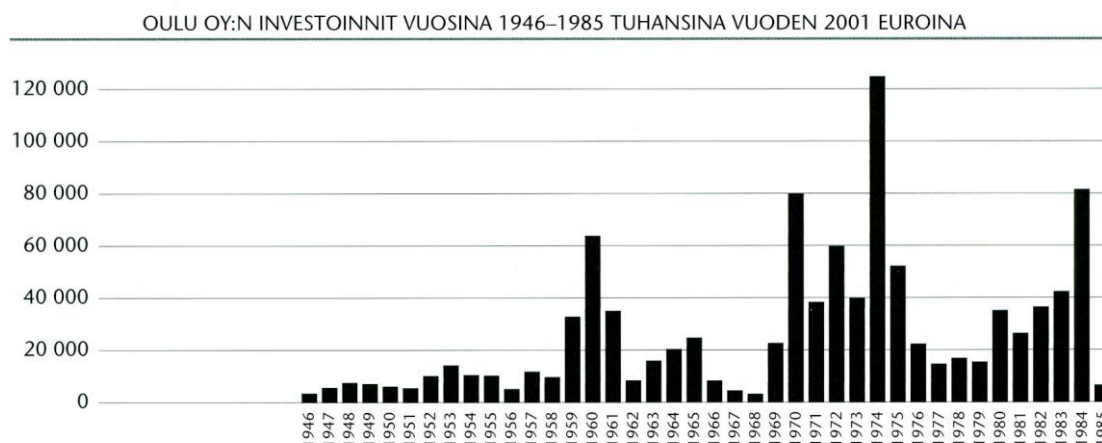
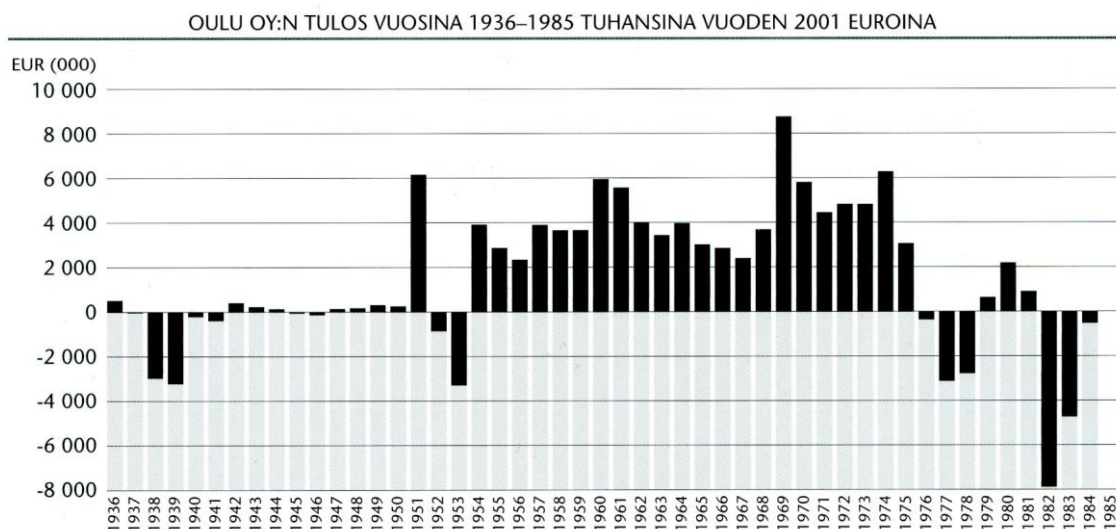


Kaava 2. Oulu Oy:n tuotealojen liikevaihto-osuudet vuosina 1936–1985 (Virtanen 2003, s. 316).



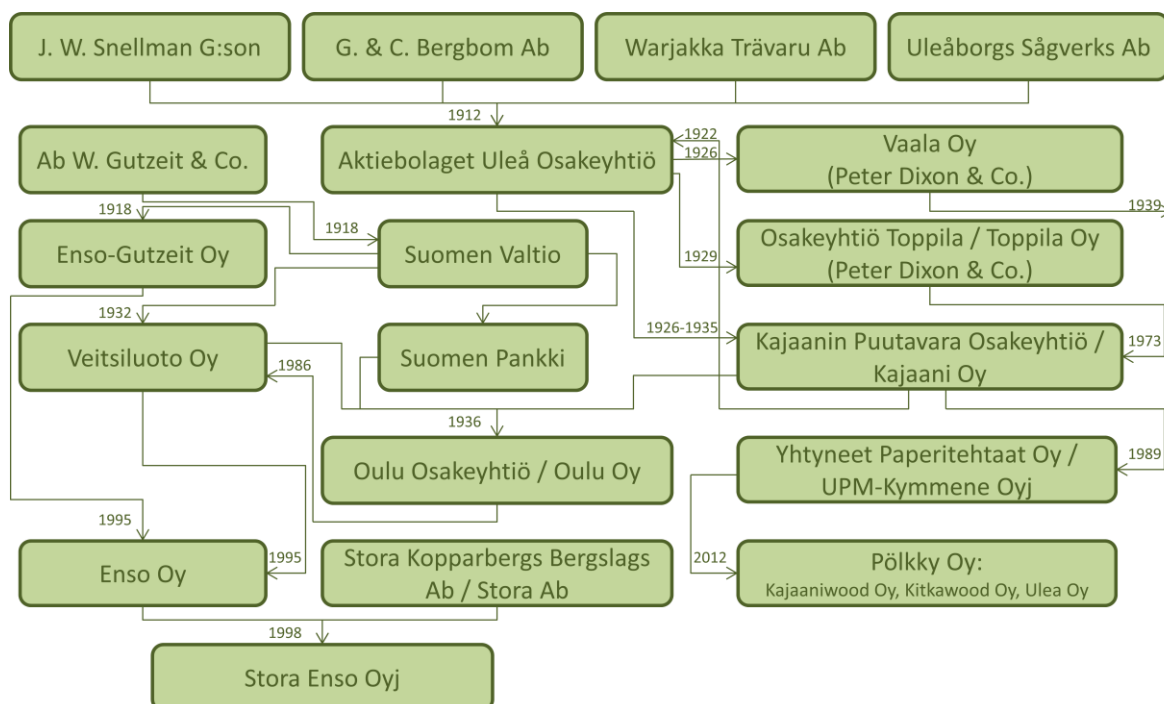
Kaava 3. Oulu Oy:n liikevaihto vuosina 1936–1985 tuhansina 2001 euroina (Virtanen 2003, s. 317).



Kaava 4. Oulu Oy:n investoinnit vuosina 1946–1985 tuhansina vuoden 2001 euroina (Virtanen 2003, s. 317).**Kaava 5. Oulu Oy:n tulos vuosina 1936–1985 tuhansina vuoden 2001 euroina (Virtanen 2003, s. 317).****Taulukko 4. Oulu Oy:n käyttökate, poistot, korkokulut ja vieras pääoma vuosina 1974–1985 prosentteina yhtiön liikevaihdosta (Virtanen 2003, s. 318).**

Vuosi	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Käyttökate	23,4	17,5	10,6	8,5	0,1	14,0	17,0	18,6	3,4	4,2	15,7	5,9
Poistot	10,9	6,5	1,9	1,9	1,7	4,2	9,6	3,8	0,3	1,5	1,6	0,2
Korot	6,5	8,3	8,7	10,7	11,2	8,0	7,7	10,5	12,4	11,2	13,7	16,1
Vieras pääoma	100,5	129,5	127,0	155,7	136,3	100,7	91,0	97,3	147,0	142,9	148,1	144,8

Kaava 6. Oulu Osakeyhtiön kehityshistoria. Kaava Jukka Huotari.



12. Johtopäätökset

Yhtyneet Paperitehtaat Osakeyhtiön varustamotoiminnan keskeisenä johtoajatuksena 60-luvun lopusta 70-luvulle oli hankkia uusia laivoja mahdollisimman edullisesti vanhempien tilalle. Jotta yksikköhintaa saataisiin vielä alennettua, oli laivoja tilattava useita. Tämän ja poistomahdollisuuksien vuoksi laivoja tilattiin useampia kuin mitä oli alkuun aikomus tilata ja pitää itsellä, esimerkiksi Juliana-sarjasta oli tarkoitus alun alkaen pitää itsellä vain yksi tai kaksi laivaa.

Tähän asetelmaan sopi hyvin Oulu Osakeyhtiön alkava varustamotoiminta, joka oli halukas ostamaan Yhtyneiltä vanhan laivan ja osallistumaan uudisrakennusten tilauksiin. Aloittelevan varustamon Oulu Osakeyhtiön kannalta käytetyn laivan ostaminen juuri Yhtyneiltä oli varmasti helppo ja turvallinen toiminnan aloitus ilman pelkoa ikävistä yllätyksistä. Toisaalta, kun otetaan huomioon Oulu-yhtiön varustamotoiminnan tarkoituksena olleen yhtiön ja osakasyhtiöiden talvimerikuljetusten turvaaminen, niin käytännössä ei juuri muita vaihtoehtoja ollut käytetyn (edes muodollisesti) jäävähvistetun paperilaivan hankkimiseksi, sillä ne olivat tuolloin vielä sangen harvinaisia.



Kuva 219. Harvemmin käytössä ollut yhtiölogo. Piirroskuva Oulu Osakeyhtiö.



Kuva 220. Varjakka Kielin kanavassa. Oulu Osakeyhtiön ensimmäinen laiva Varjakka oli entinen Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n Kaipola (Oulu Osakeyhtiö 4.1974). Kuva Marine-Fotograf Renard, Kiel / SLHY: Finnlines-kokoelma.

Tarkalleen ottaen Perämeren talviolosuhteisiin riittävästi jäävahvistettuja rahtialuksia ei vielä edes ollut olemassa tuolloin kesällä 1969, joten Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n valmisteleva laivatilaus Oy Wärtsilä Ab:n Turun telakalta vuoden 1971 mukaisen uuden 1 A -jääluokan paperilaivojen tilaamiseksi oli Oulu Osakeyhtiölle todella loistava tilaisuus. Oulu Osakeyhtiö osallistui laivatilaukseen heti jo seuraavan vuoden puolella 15.1.1970, mutta toisin kuin Yhtyneitten laivat, Oulu-yhtiön laivat ymmärrettävästi tehtiin vuoden 1971 mukaiseen uuteen 1 A Super -jääluokkaan.

Toiminnallisessa ja taloudellisessa mielessä Oulu Osakeyhtiön varustamotoiminta oli kaukonäköistä, pitkäjänteistä, tarkkaan harkittua ja varovaista sillä:

- Uusiin laivatyyppeihin ei lähdetty mukaan jos niitä ei pystytty osoittamaan riittävän kannattaviksi, mikä ilmeisesti koitui huippumodernin monitoimilaiva Finn-Amerin kaupan lopulliseksi kohtaloksi.
- Kaikissa toteutuneissa hankkeissa keskeisenä ajatuksena oli mahdollisuus käyttää hankittuja aluksia omiin kuljetuksiin, mikä puolestaan ilmeisesti kaatoi matkustajaristeilijäsuunnitelmat jo heti alkuunsa.
- Yhtyneet Paperitehtaat Osakeyhtiöstä poiketen Oulu Osakeyhtiö ei harrastanut spekulatiivista laivojen hankintaa.

- Vielä vuosia sen jälkeenkin kun Oulu Oy:n ja Veitsiluoto Oy:n varustamotoiminnat olivat jo lopetettu, liikennöivät yhtiön entiset alukset, Varjakka nimellä Weston ja Pokkinen nimellä Tofton, Suomeen tuoden kaoliinia paperin raaka-aineeksi ja vieden kaukomaille metsäjalosteita entiseen tapaansa. Vanhempi laiva, entinen Tuira liikennöi nimellä Baltic Stone vielä vuosikausia vieden Suomesta sahatavaraa ja graniittia Välimerelle. Myös entinen Koitelikin teki Salamana vielä toisinaan sahatavaran hakumatkoja Suomesta Välimerelle.



Kuva 221. Koiteli Aurajoessa saapumassa Naantali (IMO 6520442)- ja Fart (IMO 5112779)-hinaajien avustamana vuositelakointiin Oy Wärtsilä Ab:n Turun telakalle 8.5.1975. Kuva Krzysztof Brzoza.



Kuva 222. Weston, entinen Varjakka, lähdössä Porin Mäntyluodosta mahtavassa sahatavaralastissa Välimerelle 10.4.2009. Kuva Jarmo Stenroos.



Kuva 223. Entisen Oulu Osakeyhtiön, Veitsiluoto Oy:n ja nykyisen Stora Enso Oyj:n Nuottasaaren tehtaat Oulussa 31.7.2012. Kuva Jukka Huotari.

Vaikka Oulu Oy oli ideologisesti ja hengeltään lähempänä Kajaani Oy:tä kuin Veitsiluoto Oy:tä, niin fuusiointi Veitsiluoto Oy:hyn oli loppujen lopuksi Oulu Oy:n kannalta kaikkein paras vaihtoehto. Siten sellutehtaan korjaukset päästiin aloittamaan heti ja sen jälkeen paperitehdas saatiin lopulta vihdoinkin viimein Nuottasaareen vuonna 1991. Pari vuotta myöhemmin puolestaan varustamolle hankittiin puskuproomuyhdistelmä Mega-Motti yhtiön Itämeren alueen raakapuukuljetuksia varten samalla kun Juliana-laivat Varjakka ja Pokkinen liputettiin takaisin Suomeen.



Kuvat 224–225. Kemiläinen Pokkinen Savannahissa 2.–3.4.1994 lastaamassa kaoliinia ensin irtolastina (vasemmalla), jonka päälle tuli seuraavana päivänä muovikelmutus ja lisää kaoliinilastia suursäkeissä. Kuvasarja Jukka Huotari.



Kuvat 226–227. Polar Liftin Lokomo/Rauma-Repola- ja Sisu-alustaiset autonosturit kahmaroivat Varjakan Savannahista tuomaa kaoliinilastia Veitsiluodon tehtaan laiturissa 21.–22.8.1994. Kolmoslastiruuman luukun päällä oleva entinen Mercedes-ambulanssi kuuluu ulkopuoliselle urakoitsijalle, joka oli usein Suomen rannikko-osuudella tekemässä laivalla pesu- ja korjaustöitä miehistön apuna. Kuvasarja Jukka Huotari.



Kuva 228. Lumi Shipping Oy:n Varjakka uudessa omassa kotisatamassaan Kemin Veitsiluodossa 23.8.1994 lastaamassa paperia Philadelphiaan. Varjakan lisäksi satamassa ovat näkyvissä suomalainen lastilautta Svanö (IMO 7117709) ja ruotsalainen monitoimialus Stig Gorthon (IMO 7724538). Kuva Jukka Huotari.

Kajaani Oy olisi kyllä myös rakentanut aikanaan paperitehtaan Nuottasaareen, mutta siihen olisi mennyt paljon pidempi aika, sillä kovan maksetun hinnan jälkeen ei olisi enää jäänyt varoja riittävästi investointeihin. Jopa vain aivan välttämättömienkin investointien rahoittaminen olisi joka tapauksessa edellyttänyt yhtiön osien myyntiä. Oulu Oy:n fuusioiminen Kajaani Oy:n olisi todennäköisesti merkinnyt yhtiön varustamon loppua.

Huomioimisen arvoinen seikka on myös se, että toisin kuin Kajaani Oy, oli Veitsiluoto Oy ollut lähes alusta asti alkuun Merivienti Oy:n ja sittemmin Oy Finnlines Ltd:n osakas, mikä on melko hyvä osoitus yhtiöltä varustamotoiminnan kiinnostuksesta.

Veitsiluoto Oy:n sulautuminen Enso-Gutzeit Oy:hyn vuonna 1995 merkitsi kuitenkin varustamotoiminnan lopettamista, jopa varmemmin kuin mitä se olisi ollut aiemmin Kajaani Oy:n tapauksessa. Vuonna 1982 Oulu Oy oli itsekkin ollut hankkimassa osaa juuri niistä Oy Finnlinesin Ltd:n osakkeista, joita Enso-Gutzeit Oy oli ollut myymässä varustamotoiminnasta luopuessaan.

Juliana-laivat myytiin heti, puskuproomuyhdistelmä saatiin myytyä vuonna 2003 ja Lumi Shipping Oy lopetettiin virallisesti loppuvuodesta 2006.



Kuva 229. Tuira Oulussa talvella 70-luvulla. Taustalla ovat Oulu Osakeyhtiön Nuottasaaren tehtaät. Kuva E. Siltakoski.

13. Itsearviointi

Tutkimuksen yhtiöhistoriat ovat otettu lukuisista kirjalähteistä. Varustamotoimintojen selvittelyssä on käytetty yhtiöarkistojen asiapapereita. Näiden lisäksi on suoritettu täydentäviä henkilöhaastatteluita. Henkilöhaastattelut ovat olleet aivan välttämättömiä kirjaamattoman tiedon tallentamiseksi. Kun haastatteluiden aiheet ovat olleet jo 15–45 vuotta vanhoja muistin varaisia tapahtumia, on täysin luonnollista, että kaikkia asioita ei voi enää muistaa täysin kunnolla. Olen pyrkinyt huomioimaan tämän seikan työssäni ristiin tarkistamalla niitä toisista lähteistä, mutta ymmärrettävästi kaikkea ei ole voinut tarkistaa



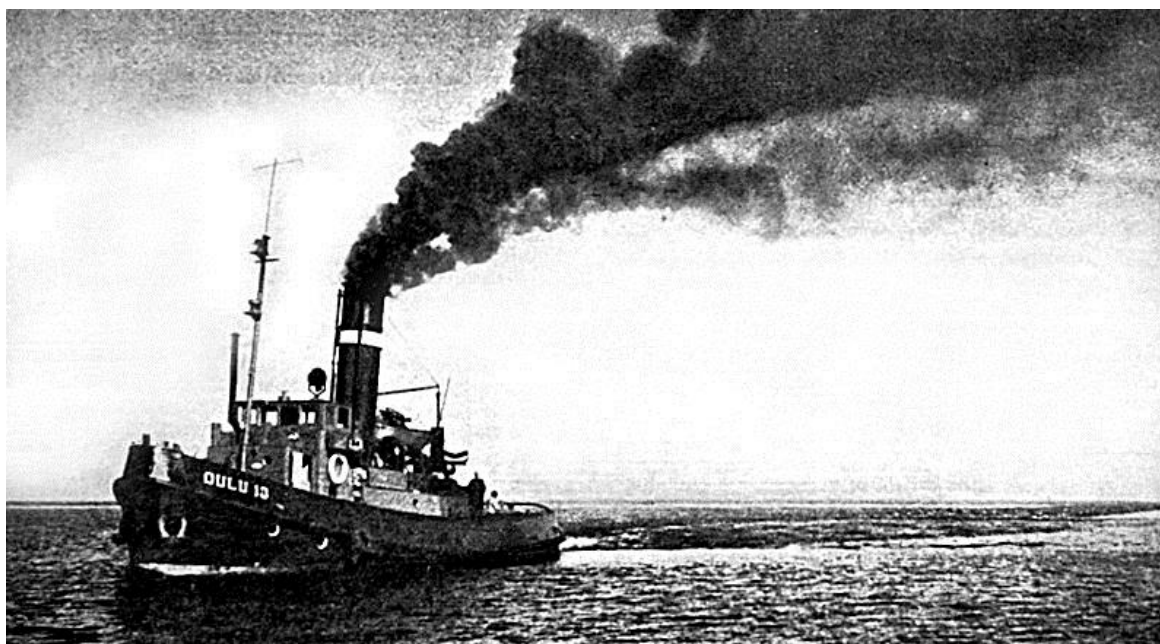
Kuva 230. Varjakan täkkäri Jukka Huotari ahteritäkällä keväällä 1993. Kuva Tom Ullstedt.

muualta täysin aukottomasti. Tämä sama koskee myös omia muistinvaraisia huomioitani. Siitäkin huolimatta olen sisällyttänyt työhöni muualta tarkistamattomia lausuntoja, jotka olen katsonut mielestäni riittävän luotettaviksi ja tärkeiksi kerronnan kannalta, ja joilla on puolestaan ollut merkitystä saatavaan kokonaiskuvaan.

Käyttämässäni kirja- ja asiakirja-aineistossa on ilmennyt jossain määrin ristiriitaisuuksia. Helpoimpia ratkaistavia ovat olleet perinteiset kirjoitusvirhe- luonteiset ristiriitaisuudet, joita keskenään vertailtaessa pystyy oikean ratkaisun hahmottamaan vielä melko helposti. Myös silloin, kun itse on tuntenut asian, on ollut helppo ratkaista lopputulos oikein. Muissa tapauksissa on joutunut tekemään runsaasti selvittelyjä todennäköisemmin lähinnä oikeaa olevan tiedon havaitsemiseksi.

14. Jatkotutkimukset

Aktiebolaget Uleå Osakeyhtiön ja Oulu Osakeyhtiön omistamiin aluksiin liittyen tutkimukseni kattaa pelkästään kaukoliikenteen kauppamerenkulun alukset eli toisin sanoen varsinaisen varustamotoiminnan. Kyseisillä yhtiöillä oli kuitenkin lukuisa joukko pienempiä rannikkoliikenteen hinaajia ja proomuja puitten uittoa ja valmiiden tuotteiden laivoihin lastausta varten ankkuripaikoilla, eli toisin sanoen uittotoiminta, johon ei tutkimuksessani kajota millään tavoin. Tämä johtuu varustamon ja uiton alusten aivan erilaisesta luonteesta ja toimintaympäristöistä. Ne olivat yhtiön sisälläkin toiminnallisesti hyvin erillään toisistaan, eikä niillä ollut yhteistä ulkoista ilmettä henkilöstöstä puhumattakaan. Lisäksi ajallisesti varustamon alukset ajoittuvat myöhäisempään ajankohtaan, jolloin uiton aluksista oli jo pääosin luovuttu ja viimeisistä oltiin luopumassa.



Kuva 231. Höyryhinaaja Oulu 10. *"Näin kulkee valtaosa tehtaittemme raakapuusta."* (Oulu Osakeyhtiö 8.1954). Kansikuva lehdestä Oulu Osakeyhtiö. (8.1954). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön perhelehti. *Me täällä yhtiömme hinaajissa.*

Valitessani opinnäytetyöni aiheeksi Oulu Osakeyhtiön varustamotoiminnan, ilmeni kentällä olevan jo kysyntää uittotoiminnan alusten tutkimiseksi. Aiemmissa julkaisuissa Oulu-yhtiön laivoja on käsitelty melko vähän. Aihetta ehkä parhaiten käsittelevänä kirjana on tähän saakka ollut Sakari Virtasen vuonna 2003 julkaistu kirja *"Nuottasaaresta Wall Streetille. Oulun metsäteollisuus kauppahuoneista Stora Ensoon"*, joka käsittelee kuitenkin laivoja hyvin suppeasti ja pintapuolisesti. Uittotoiminnan laivoista on kirjoitettu useita artikkeleita melko pirstaleisesti Oulu Osakeyhtiön *"Hakkeita"*-perhelehdessä. Oulun maakunta-arkiston Oulu Osakeyhtiön arkiston henkilöstölehtikokoelma on puutteellinen erityisesti varhaisilta vuosilta joista puuttuu useita kokonaisia vuosikertoja. Lähes täydellinen kokoelma sisältäen jopa *"Hakkeiden"* edeltäjän *"Oulu Oy:n ounastuksia – Oulu Oy:n henkilökunnan julkaisu, Oulu Osakeyhtiön julkaisu"* (1942–1944) löytyy vapaakappalekokoelmista ainakin Turun Yliopiston kirjastolta.

Keskeisin syyni valita tutkimuskohteekseni juuri varustamo uiton sijaan oli loogisesti se, että koin mielestäni parhaiten pystyväni tutkimaan juuri varustamo, jonka laivoissa olin itsekin työskennellyt ja jonka henkilöitä sekä arkistoaineistoa oli vielä jotenkin tavoitettavissa.



Kuva 232. Oulun I kaupunginosa Pokkinen 26.11.1988. Taustalla näkyvillä ovat Veitsiluoto Oy:n Nuottasaaren tehtaat. Pohjois-Pohjanmaan museo Ainola on kuvan oikeassa reunassa. Kuva Jukka Huotari.

Lähdeluettelo

- Aalto Catering. (2015). *Aalto Catering*. Haettu 25.3.2015 osoitteesta Varjakan Kartanon historiaa: <http://www.aaltocatering.fi/varjakan-kartano/varjakan-kartanon-historiaa/>
- Aker Finnyards Oy. (9.3.1998). Laivalistat. *Rauma Yards*. Rauma.
- Alenius, K. & Alatalo, M. (1999). *Koiteli keskellä kohisevaa virtaa*. (A. Railo, Toim.) Oulu: Metsähallitus.
- Alfons Håkans Oy Ab ja Lumi Shipping Oy. (3.6.1993). Kauppakirja. *Aatos*. Turku.
- Alfons Håkans Oy Ab ja Lumi Shipping Oy. (3.6.1993). Luovutuspöytäkirja. *Aatos*. Turku.
- Ankerlökken MacGregor Company Ab. (22.10.1959). Mellandäck tillbehör och reservdelar. *Rauma-Repola Oy # 107–108*.
- Arabia. (2014). *Arabia 1873*. Haettu 7.5.2015 osoitteesta Tehtaanmerkit: <http://arabia.fi/Arabian-tarina/KERAEILY/Tehtaanmerkit>
- Auer, J. (1968). *Puunjalostusta pohjolassa. Kemi Oy vuosina 1893–1968*. Helsinki: Kemi Oy.
- Blomberg, O. (2010). *Merenkulun vuorovedet. Merikapteeni Esko Sallisen lokikirja*. Hämeenlinna: Kustantaja Laaksonen.
- Brzoza, K. (2010). *Finnish Maritime Index 10–11*. (P.-H. Sjöström, Toim.) Göteborg: Breakwater Publishing Ab.
- Commonwealth of the Bahamas. (26.4.1993). Certificate of Closure of Bahamian Register. *Varjakka*.
- Commonwealth of the Bahamas. (6.5.1993). Certificate of Closure of Bahamian Register. *Pokkinen*.
- Detlefsen, G. U. (2012). *750 Schiffe aus Flensburg. Die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft*. Bremen: Hauschild Bremen.
- Detlefsen, G. U. (2000). *Deutsche Reedereien Band 13*. Bad Segeberg: Verlag Gert Uwe Detlefsen.
- Detlefsen, G. U. (2005). *Deutsche Reedereien Band 25*. Bad Segeberg: Verlag Gert Uwe Detlefsen.
- Effjohn Oy Ab ja Alfons Håkans Oy Ab. (30.12.1991). Kauppakirja (esisopimus). *Aatos*. Helsinki.
- Effjohn Oy Ab ja Alfons Håkans Oy Ab. (22.1.1992). Kauppakirja. *Aatos*. Helsinki.
- Enso-Gutzeit Osakeyhtiö hallintoneuvosto, Lasse J. Sainio. (20.1.1971). Pöytäkirja. *Hallintoneuvoston kokous*. Helsinki.
- Enso-Gutzeit Osakeyhtiö ja Oulu Osakeyhtiö. (27.7.1971). Bill of Sale. *Finnmaid*.
- Enso-Gutzeit Osakeyhtiö. (20.7.1971). Muutosilmoitus alusrekisteriin. *Finnmaid*.
- Equasis. (14.2.2015). www.equasis.org. Haettu 14.2.2015 osoitteesta <http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage>

- Haavikko, P. (1983). *Vuosisadan merikirja. Effoan sata ensimmäistä vuotta 1883–1983*. Helsinki: Effo – Suomen Höyrylaiva Oy.
- Haavikko, P. (1984). *Wärtsilä 1834–1984. Wärtsilä-yhtiön ja siihen liitettyjen yritysten kehitysvaiheita kansainvälistyväksi monialayritykseksi*. Helsinki: Oy Wärtsilä Ab.
- Haavisto, T. (1993). *Kainuun Kekkostiet. Tiemuseon julkaisuja 8*. Kajaani: Tielaitos, Oulun tiepiiri, Kajaanin maakuntakonttori.
- Hangon maistraatti. (8.10.1985). Alusrekisteriasia. *Teuvo*. Hanko.
- Hangon maistraatti. (21.1.1986). Alusrekisteriasia. *Teuvo*. Hanko.
- Hangon maistraatti. (31.12.1991). Alusrekisteriasia. *Aatos*. Hanko.
- Heikkinen, S. (1999). *Paperia Maailmalle. Suomen Paperitehtaitten Yhdistys – Finnpap 1918–1996*. Helsinki: Finnpap.
- Heine, F. (2010). *Die grossen passagierschiffe der welt*. (F. Lose, Toim.) Hamburg: Koehlers Verlagsgesellschaft mbH.
- Hellenic Shipping News / Report / Analysis / Weekly Demolition Reports. (7.10.2011). *GMS Weekly, Volume 111, Issue 486*.
- Hellenic Shipping News / Report / Analysis / Weekly Demolition Reports. (14.10.2011). *GMS Weekly, Volyme 111, Issue 487*.
- Hellenic Shipping News / Report / Analysis / Weekly Demolition Reports. (27.4.2012). *GMS Weekly, Volyme 117, Issue 514*.
- Helsingin kaupungin satamalaitos ja Oy Hangon Hinaus Ab. (17.9.1985). Luovutuskirja. *Teuvo*. Helsinki.
- Helsingin kaupungin satamalaitos. (10.1.1975). Rekisteröimisilmoitus alusrekisteriin. *Teuvo*. Helsinki.
- Helsingin kaupungin satamalaitos. (8.5.1972). Toimituskirja. *Ote pöytäkirjasta*. Helsinki.
- Helsingin kaupungin satamalautakunta. (13.8.1985). Ote pöytäkirjasta. *Satamalautakunnan kokous*. Helsinki.
- Helsingin kaupunki. (19.4.1972). Pöytäkirja. *Kaupunginvaltuuston kokous*. Helsinki.
- Helsingin maistraatti. (23.7.1965). Alusrekisteripöytäkirja. *Finnmaid*. Helsinki.
- Helsingin maistraatti. (20.7.1971). Alusrekisteripöytäkirja. *Finnmaid*. Helsinki.
- Helsingin maistraatti. (22.4.1975). Alusrekisteripöytäkirja. *Teuvo*. Helsinki.
- Helsingin maistraatti. (1.10.1985). Alusrekisteripöytäkirja. *Teuvo*. Helsinki.
- Helsingin maistraatti. (5.2.1992). Alusrekisteripöytäkirja. *Aatos*. Helsinki.
- Helsingin maistraatti. (27.1.1992). Alusrekisteripöytäkirja. *Aatos*. Helsinki.

- Helsingin maistraatti. (9.6.1993). Alusrekisteripöytäkirja. *Aatos*. Helsinki.
- Hilbert, B. & Estlander, M. (17.6.1969). Johtokunnan pöytäkirjan liite. *Tarkastuskertomus M/A KAIPOLALLA 1.5.69 Haminan Hillon satamassa tehtyjen havaintojen perusteella*.
- Hirviniemi, H. (1995). Diplomityö. *Oulunsalon Varjakka*. Oulu: Oulun yliopisto.
- Häggman, K. (2006). *Metsän tasavalta*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Id, K. (24.4.2012). Pro gradu -tutkielma. *Napapiiriltä päiväntasaajalle. Suomalaisvarustamot kansainvälisessä risteilyliikenteessä vuosina 1965–1980*. Helsinki: Filosofian, historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos, Helsingin Yliopisto.
- Ilta-Sanomat. (29.1.1998). Ilta-Sanomat. (S. Korhonen, Toim.) *Helsingin Lumikaupunkiin yritettiin ostaa Kemistä lunta*, s. 8–9.
- Jussila, M. (1992). *Uudenkaupungin Telakka 100 vuotta: Sonjasta Helenaan. Uudenkaupungin Telakan vaiheita 100-vuotistaipaleen viimeiseltä neljännekseltä 1968–1992*. Uusikaupunki: Uudenkaupungin Telakka.
- Jääsalo, H. (1980). *Pohjoiset satamat auki*. Oulu: Pohjoinen.
- Kalava. (30.10.1969). Kaleva. *Ma Varjakka aloitti Oulun uuden laivanvarustajakauden*, s. 10.
- Kaleva. (18.11.1972). Kaleva. *Tuiralaiset saivat oman nimikkolaivan*, s. 17.
- Kaleva. (21.11.1972). Kaleva. *"Tuira" ensimmäistä kertaa kotisatamassa*, s. 13.
- Kaleva. (9.2.1980). Kaleva. *Mies putosi Pokkisen kannelta Kanaaliin*, s. 6.
- Kaleva. (24.1.1980). Kaleva. *Laivanosturi sortui Kemissä*, s. 7.
- Kalpa, H. (1977). *Saloran viisi vuosikymmentä*. Salo: Salora Oy.
- Kansallis-Osake-Pankki. (2.1986). Asiakas-Orava. Kansallis-Osake-Pankin asiakaslehti. *Yksityiskohdat ja yleistys ovat pilapiirtäjä Kari Suomalaisen tunnusmerkkejä*, 3.
- Karonen, P. (1992). *Enso-Gutzeit Oy historia- ja perinnejulkaisuja 9. Enso-Gutzeit Oy laivanvarustajana: Oy Finnlines Ltd ja Merivienti Oy vuosina 1947–1982*. Imatra: Enso-Gutzeit Oy ja Suomen Elinkeinoelämän Keskusarkisto (ELKA).
- Kaukiainen, Y. (2000). *Laiva Toivo, Oulu* (3 p.). Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kemin maistraatti. (23.6.1993). Alusrekisteripöytäkirja. *Mega*. Kemi.
- Kemin maistraatti. (29.9.1993). Alusrekisteripöytäkirja. *Mega*. Kemi.
- Kemin maistraatti. (27.4.1993). Alusrekisteripöytäkirja. *Varjakka*. Kemi.
- Koivula, P. (27.2.1963). Meriselitys. *Moottorialus "Kaipola"*. Hamina.

- Kotkan maistraatti, Martti Salo. (27.7.1971). Alusrekisteriasiainpöytäkirja. *Finnmaid-nimisen moottorialuksen merkitseminen Kotkan alusrekisterialueen alusrekisteriin*. Kotka.
- Kotkan maistraatti, Martti Salo. (22.9.1971). Alusrekisteriasiainpöytäkirja. *Moottorialus Finnmaidin poistaminen Kotkan rekisterialueen alusrekisteristä*. Kotka.
- Kuisma, M. (2004). *Kahlittu raha, kansallinen kapitalismi. Kansallis-Osake-Pankki 1940–1995*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kuisma, M. Siltala, S. & Keskisarja, T. (2014). *Paperin painajainen. Metsäliitto, metsät ja miljardit Suomen kohtaloissa 1984–2014*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Siltala.
- Kværner Masa-Yards Oy. (16.2.1998). Laivalista. *Turun Uusi Telakka*. Turku.
- Käpylän Merkki Oy. (2015). *Norma. Suomi luettelo 1856–2015*. Helsinki: Käpylän Merkki Oy.
- Laakso, K. (6.5.1964). Rauman raastuvanoikeuden pöytäkirja. *Meriselitys*. Rauma.
- Lapin ammattiopisto. (2015). *MetsäkoneNetti*. Haettu 25.7.2016 osoitteesta Ford County ”kuutos kontu”: <http://www.edu.lao.fi/metsakonenetti/FordCounty.htm>
- Lares, J. (1997). *Saaren tarina*. Oulu: Enso Group.
- Lloyd's Register of Shipping. (1979). *Register of Ships 1979–80*. London: Lloyd's Register of Shipping.
- Lumi Shipping Oy hallitus, Matti Larkomaa. (23.10.1995). Pöytäkirja. *Hallituksen kokous*. Helsinki.
- Lumi Shipping Oy hallitus, Seppo Niiniahho. (16.6.2003). Pöytäkirja. *Hallituksen puhelinkokous*.
- Lumi Shipping Oy ja B&N Rederi AB. (2.1.1996). Bill of Sale. *Varjakka*. Kemi.
- Lumi Shipping Oy ja B&N Rederi AB. (25.1.1996). Bill of Sale. *Pokkinen*. Kemi.
- Lumi Shipping Oy ja Rederi AB Nedjan. (25.6.2003). Bill of Sale. *"MOTTI"*. Helsinki.
- Lumi Shipping Oy ja Rederi AB Nedjan. (25.6.2003). Bill of Sale. *"MEGA"*. Helsinki.
- Lumi Shipping Oy. (5.5.1993). Rekisteröimisilmoitus alusrekisteriin. *Pokkinen*. Helsinki.
- Länsi-Suomi. (28.4.1993). Länsi-Suomi. *Ennätyslasti kaoliinia Rauman satamaan*, s. 1.
- Martin, R. (Ohjaaja). (1992). *Lähikuvassa Aristoteles Onassis* [Elokuva].
- Merenkulkuhallitus. (18.7.1994). Alusrekisteriasia. *Pokkinen*. Helsinki.
- Merenkulkuhallitus. (31.1.1996). Alusrekisteriasia. *Pokkinen*. Helsinki.
- Merenkulkuhallitus. (5.1.1996). Alusrekisteriasia. *Varjakka*. Helsinki.
- Merenkulkuhallitus. (22.9.1993). Kansainvälinen mittakirja. *Mega*. Helsinki.
- Merenkulkuhallitus. (26.9.1994). Kansallisuuskirja. *Mega*. Helsinki.

- Merenkulkuhallitus. (18.7.1994). Kansallisuuskirja. *Varjakka*. Helsinki.
- Merenkulkuhallitus. (14.11.1985). Päättös. *Moottorialuksen "Teuvo" nimi nimeksi "Aatos"*. Helsinki.
- Merenkulkuhallitus. (5.5.1993). Päättös. *Moottorialuksen "Aatos" nimi nimeksi "Mega"*. Helsinki.
- Merenkulkuhallitus. (9.7.1965). Päättös tunnuskirjainten antamisesta. *Finnmaid*. Helsinki.
- Merenkulkuhallitus. (7.12.1972). Päättös tunnuskirjainten antamisesta. *Koiteli*. Helsinki.
- Merenkulkuhallitus. (19.10.1972). Päättös tunnuskirjainten antamisesta. *Tuira*. Helsinki.
- Merenkulkuhallitus. (20.11.1974). Päättös tunnuskirjainten antamisesta. *Teuvo*. Helsinki.
- Merenkulkuhallitus. (24.10.1979). Päättös tunnuskirjainten antamisesta. *Varjakka*. Helsinki.
- Merenkulkuhallitus. (24.10.1979). Päättös tunnuskirjainten antamisesta. *Pokkinen*. Helsinki.
- Merenkulkuhallitus. (23.4.1993). Päättös tunnuskirjainten antamisesta. *Pokkinen*. Helsinki.
- Merenkulkuhallitus. (23.4.1993). Päättös tunnuskirjainten antamisesta. *Varjakka*. Helsinki.
- Merenkulkulaitos. (26.9.1994). Kansallisuuskirja. *Motti*. Helsinki.
- Merikustannus Oy. (7.–8.1985). Navigator. (M. Kanto, Toim.) *Lokikirja*, 29.
- Merikustannus Oy. (9.1985). Navigator. (M. Kanto, Toim.) *Lokikirja*, 29.
- Merikustannus Oy. (4.1987). Navigator. (M. Kanto, Toim.) *Lokikirja*, 42.
- Merivienti Oy, Ilkka Tapola. (23.6.1964). Pöytäkirja. *Ylimääräinen yhtiökokous*. Helsinki.
- Miramar. (14.2.2015). *Miramar Shipping Index*. Haettu 14.2.2015 osoitteesta <http://www.miramarshipindex.org.nz/>
- Mäkipirtti, M. (2010). *Ajoneuvot Suomessa 4. Sisu*. Tampere: Apali.
- Nordberg, T. (1998). *Vuosisata paperiteollisuutta III. Yhtyneet paperitehtaat osakeyhtiö 1952–1969 Juuso Waldenin aikaan*. Valkeakoski: UPM-Kymmene Oyj.
- Nygrén, H. (1981). *Sisu Suomen ja maailman maanteillä. Oy Suomen Autoteollisuus Oy 1931–1981*. Helsinki: Oy Suomen Autoteollisuus Oy.
- Onnettomuustutkintakeskus. (1998). *Tutkintaselostus C 1/1998 M. Puskuyhdistelmä MEGA / MOTTI, karilleajo Airistolla 05.01.1998*. Helsinki: Onnettomuustutkintakeskus.
- Oulu Osakeyhtiö. (12.1979). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön henkilöstölehti. *M/s Varjakka luovutettu: Oulu Osakeyhtiön tonnistu uusiutuu*, 5–6.
- Oulu Osakeyhtiö. (4.1980). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön henkilöstölehti. *M/S Varjakka ensi käynnillä kotisatamassaan Oulussa*, 7.

Oulu Osakeyhtiö. (10.1983). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön henkilöstölehti. *Juliana-laivojen markkinointi tehostuu*, 20.

Oulu Osakeyhtiö. (8.1954). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön perhelehti. *Me täällä yhtiömme hinaajissa*, 1–7.

Oulu Osakeyhtiö. (2.1961). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön perhelehti. *Pateniemi, Korkeasaari, Toppila, Varjakka. Oulun seudun sahateollisuuden syntyvaiheita*, 8–10.

Oulu Osakeyhtiö. (8.1961). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön perhelehti. *Yhtiömme juhliessa ja Yhtiö juhlii syyskuun 3 ja 10 pnä 1961*, 1, 28.

Oulu Osakeyhtiö. (12.1963). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön perhelehti. *Uusi pääkonttori esittäytyy*, 7–9.

Oulu Osakeyhtiö. (7.1969). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön perhelehti. *Oulu Osakeyhtiö ryhtyy laivanvarustajaksi. Mikä yhtiön laivan nimeksi! Nimikilpailu yhtiöläisväelle*, 3.

Oulu Osakeyhtiö. (9.1969). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön perhelehti. *M/s Varjakka luovutetu Oulu Osakeyhtiölle*, 3.

Oulu Osakeyhtiö. (9.1969). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön perhelehti. *M/s Varjakka*.

Oulu Osakeyhtiö. (11.1969). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön perhelehti. *Yhtiön laivaesikoinen kotikaupungissaan*, 3.

Oulu Osakeyhtiö. (11.1969). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön perhelehti. *M/s Varjakka telakalla*, 8.

Oulu Osakeyhtiö. (10.1970). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön perhelehti. *Vuositelakointi*, 14.

Oulu Osakeyhtiö. (12.1971). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön perhelehti. *Harvinaisuus: yhtiömme laivat samanaikaisesti Ajoksessa*, 3–9.

Oulu Osakeyhtiö. (10.1972). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön perhelehti. *M/s Varjakka ja tähän asti suurin lastulevyerä, M/s Varjakkakin Englannin satamalakon pyörteissä*, 3–5.

Oulu Osakeyhtiö. (12.1972). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön perhelehti. *M/s Tuira todella nykyaikainen "jääkarhu"*, 2–6.

Oulu Osakeyhtiö. (2.1973). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön perhelehti. *M/s Koitelikin jo liikenteessä. Alusta esiteltiin Kemissä*, 3.

Oulu Osakeyhtiö. (11.1973). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön perhelehti. (A. Kalajoki, Toim.) *Franzénin laivavarvi Varjakan saarella*, 9.

Oulu Osakeyhtiö. (4.1974). Hakkeita. Oulu Osakeyhtiön perhelehti. *Laivasto pieneni*, 15.

Oulu Osakeyhtiö hallintoneuvosto, Reijo Merikanto. (5.6.1969). Pöytäkirja. *Hallintoneuvoston kokous*. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö hallintoneuvosto, Reijo Merikanto. (25.8.1969). Pöytäkirja.
Hallintoneuvoston kokous. Oulu.

Oulu Osakeyhtiö hallintoneuvosto, Reijo Merikanto. (23.11.1972). Pöytäkirja.
Hallintoneuvoston kokous Suomalaisella Klubilla. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö ja Arcadis Bros, Piraeus. (22.2.1979). Esisopimus. *m.s. "Finnmaid"*. Oslo.

Oulu Osakeyhtiö ja Oy Finnlines Ltd. (27.8.1971). Hoitosopimus. *M/s Finnmaidin hoidosta ja rahtaamisesta*. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö ja Oy Finnlines Ltd. (12.1.1970). Valvontasopimus. *Ouluyhtiön tilaama moottorilaiva n:o 1200*. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö ja Oy Finnlines Ltd. (9.7.1974). Valvontasopimus. *Moottorilaiva n:o 256*. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö ja Oy Finnlines Ltd. (8.4.1975). Valvontasopimus. *Moottorilaiva n:o 264*. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö ja Oy Wärtsilä Ab. (15.1.1970). Sopimus. *Uudisrakennus numero 1200, Ma Tuira*. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö ja Oy Wärtsilä Ab. (15.1.1970). Sopimus. *Uudisrakennus numero 1201, Ma Koiteli*. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö ja Palladia Shipping Corp. (25.5.1979). Bill of Sale. *Finnmaid*. Oulu.

Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa. (28.5.1974). Lisäys sopimukseen.
Uudisrakennus numero 256, M/S Varjakka.

Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa. (28.5.1974). Lisäys sopimukseen.
Uudisrakennus numero 257, M/S Pokkinen.

Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa. (2.12.1977). Lisäys sopimukseen.
Uudisrakennus numero 264. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa. (2.12.1977). Lisäys sopimukseen.
Uudisrakennus numero 265. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa. (2.12.1977). Lisäys sopimukseen.
Uudisrakennus numero 257, M/S Pokkinen. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa. (2.12.1977). Lisäys sopimukseen.
Uudisrakennus numero 256, M/S Varjakka. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa. (16.3.1974). Sopimus.
Uudisrakennus numero 257, M/S Pokkinen. Oulu.

Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa. (16.3.1974). Sopimus.
Uudisrakennus numero 256, M/S Varjakka. Oulu.

Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa. (3.3.1975). Sopimus. *Uudisrakennus numero 264*. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö ja S. A. Juliana Constructora Gijonesa. (3.3.1975). Sopimus. *Uudisrakennus numero 265*. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö ja Yhtyneet Paperitehtaat Oy. (23.9.1969). Delivery and Acceptance Protocol. *m.s. "KAIPOLA"*. Rauma.

Oulu Osakeyhtiö ja Yhtyneet Paperitehtaat Oy. (24.6.1969). Esisopimus. *m.s. Kaipola*. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö ja Yhtyneet Paperitehtaat Oy. (9.6.1975). Kirje. *Johtokunnan puheenjohtaja, merenkulkuneuvos Heikki Holma, Oy Finnlines Ltd*. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (2.5.1969). Esitys n:o 13/1969. *Laivanvarustamotoiminta*. Oulu.

Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (13.5.1972). Esitys n:o 24/1972. *Laivojen nimet ja kummit*. Oulu.

Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (10.9.1969). Esitys n:o 34/1969. *Merivienti Oy:n osakkeiden osto*.

Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (18.12.1969). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (20.5.1969). Pöytäkirja. *Johtokunnan puhelinkokous*.

Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (11.9.1969). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Oulu.

Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (28.1.1970). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Oulu.

Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (20.5.1970). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Oulu.

Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (9.2.1971). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (1.9.1971). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (19.8.1971). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Oulu.

Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (9.1.1971). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Oulu.

Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (19.5.1972). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (19.5.1972). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (8.6.1972). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (19.2.1974). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Helsinki.

Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (22.5.1974). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Helsinki.

- Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (27.3.1974). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Helsinki.
- Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (19.6.1974). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Oulu.
- Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (3.10.1974). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Oulu.
- Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (27.2.1975). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Helsinki.
- Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (7.1.1976). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Oulu.
- Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (19.5.1977). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Oulu.
- Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (31.12.1977). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Oulu.
- Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (30.9.1977). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Oulu.
- Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (19.10.1977). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Helsinki.
- Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (23.1.1978). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Oulu.
- Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (13.4.1978). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Helsinki.
- Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (28.9.1978). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Helsinki.
- Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (10.5.1978). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Oulu.
- Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (4.1.1979). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Oulu.
- Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (10.10.1980). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Oulu.
- Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (11.1.1980). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Oulu.
- Oulu Osakeyhtiö johtokunta, Reijo Merikanto. (24.9.1973). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Helsinki.
- Oulu Osakeyhtiö. (5.8.1969). Laivanimikilpailu. *Nimiehdotukset ja nimimerkit*. Oulu.
- Oulu Osakeyhtiö markkinointiosasto, Olavi Rusko. (12.10.1977). Muistio. *Juliana-alukset*. Oulu.
- Oulu Osakeyhtiö. (1981). Oulu Osakeyhtiö. *Vuosikertomus 1980*. Oulu.
- Oulu Osakeyhtiö. (12.2.1980). Rekisteröimisilmoitus alusrekisteriin. *Pokkinen*. Oulu.
- Oulu Osakeyhtiö. (31.12.1980). Sisällysluettelo. *Johtokunnan pöytäkirjat, vuodet 1977-1980*. Oulu.
- Oulu Osakeyhtiö. (1972). Toimintaselostus. *1972*. Oulu.
- Oulu Osakeyhtiö. (2.1980). ST – Sisäinen tiedotuslehti. Oulu Osakeyhtiö. *Oulu Osakeyhtiön tonnisto uusiutuu: M/S Pokkinen luovutettu telakalta tilaajalleen*, 1.
- Oulu Osakeyhtiö, J. Forstén. (11.6.1979). Muutosilmoitus alusrekisteriin. *Finnmaid*. Oulu.
- Oulu Osakeyhtiö, Juhani Lares. (4.3.1974). Kirje Suomen Pankille. *Laivojen ostolupa*. Oulu.
- Oulu Osakeyhtiö, Reijo Merikanto. (14.8.1969). Muistio. *Laivan nimi*. Oulu.

- Oulu Osakeyhtiö, Reijo Merikanto. (8.8.1974). Toimintaseloste. *Laivanvarustustoiminta*.
- Oulu Osakeyhtiö, Reijo Merikanto. (12.8.1976). Toimintaseloste. *1976*.
- Oulu Osakeyhtiö, Reijo Merikanto. (2.8.1977). Toimintaseloste. *1977*.
- Oulu Oy hallitus, Juhani Lares. (3.11.1982). Pöytäkirja. *Hallituksen kokous*. Helsinki.
- Oulu Oy hallitus, Juhani Lares. (12.6.1985). Pöytäkirja. *Hallituksen kokous*. Helsinki.
- Oulu Oy hallitus, Juhani Lares. (21.3.1986). Pöytäkirja. *Hallituksen kokous*. Kemi.
- Oulu Oy hallitus, Juhani Lares. (24.4.1986). Pöytäkirja. *Hallituksen kokous*. Kemi.
- Oulu Oy hallitus, Juhani Lares. (10.6.1986). Pöytäkirja. *Hallituksen kokous*. Kemi.
- Oulu Oy hallitus, Juhani Lares. (18.8.1986). Pöytäkirja. *Hallituksen puhelinkokous*.
- Oulu Oy hallitus, Juhani Lares. (20.11.1986). Pöytäkirja. *Hallituksen puhelinkokous*.
- Oulu Oy hallitus, Rauno Hakkila. (5.8.1982). Pöytäkirja. *Hallituksen kokous*. Oulu.
- Oulu Oy hallitus, Rauno Hakkila. (17.9.1982). Pöytäkirja. *Hallituksen kokous*. Helsinki.
- Oulu Oy ja Oulu Shipping Ltd. (2.9.1986). Bill of Sale. *Varjakka*.
- Oulu Oy ja Veitsiluoto Oy. (10.6.1986). Sulautumissopimus. *Oulu Oy ja Veitsiluoto Oy*. Kemi.
- Oulu Oy. (1981). *Oulu Oy:n yhtiöjärjestys*. Oulu.
- Oulu Oy. (5.1986). ST – Sisäinen tiedotuslehti. *Pokkinen ensi visiitillä*, 1.
- Oulu Oy taloushallinto, Juhani Lares. (4.7.1986). Esitys Oulu Oy:n hallitukselle. *Laivojen ulosliputus*. Oulu.
- Oulu Oy taloushallinto, Juhani Lares. (4.7.1986). Muistio. *Ulosliputukseen liittyviä kysymyksiä*. Oulu.
- Oulu Shipping Ltd. ja Lumi Shipping Oy. (21.4.1993). Bill of Sale. *Varjakka*.
- Oulu Shipping Ltd. ja Lumi Shipping Oy. (21.4.1993). Bill of Sale. *Pokkinen*.
- Oulun kaupunginkirjasto – maakuntakirjasto. (ei pvm). *Oulun Arkki. Digitoitua aineistoa Pohjois-Pohjanmaalta*. Haettu 25.3.2015 osoitteesta Ostrobotnia. Pohjois-Pohjanmaan aluetietokanta:
<http://oukasrv6.ouka.fi:8000/?boo1=AND&dat0=panu&dat2=laivat&dat3=ve&formid=fulls&typ0=0&typ1=2&typ2=3&typ3=11&typ4=7&typ5=8&typ8=3&rppg=20>
- Oulun maistraatti. (24.9.1971). Alusrekisteriasiainpöytäkirja. *Finnmaid*. Oulu.
- Oulun maistraatti. (1.11.1972). Alusrekisteriasiainpöytäkirja. *Tuira*. Oulu.
- Oulun maistraatti. (18.12.1972). Alusrekisteriasiainpöytäkirja. *Koiteli*. Oulu.

- Oulun maistraatti. (23.11.1979). Alusrekisteriasiainpöytäkirja. *Varjakka*. Oulu.
- Oulun maistraatti. (23.11.1979). Alusrekisteriasiainpöytäkirja. *Finnmaid-nimisen moottorialuksen poistaminen Oulun alusrekisterialueen alusrekisteristä*. Oulu.
- Oulun maistraatti. (28.10.1986). Alusrekisteriasiainpöytäkirja. *Varjakka*. Oulu.
- Oulun maistraatti. (5.8.1987). Alusrekisteriasiainpöytäkirja. *Koiteli*. Oulu.
- Oulun maistraatti. (15.7.1987). Alusrekisteriasiainpöytäkirja. *Tuira-nimisen moottorialuksen poistaminen Oulun alusrekisterialueen alusrekisteristä*. Oulu.
- Oulunsalon kunta. (27.5.2009). *Oulun kaupunki*. Haettu 25.3.2015 osoitteesta Varjakka 2020 -hanke - Varjakan alue. Infoa 27.5.2009:
http://www.ouka.fi/c/document_library/get_file?uuid=48dd611a-903e-4d1d-9204-5533e59a7251&groupId=1320643
- Oy Finnlines Ltd matkustajaliikenne, E. Riikonen. (6.3.1975). Oy Finnlines Ltd:n johtokunnalle. *Kaukoristeilytoiminta*. Helsinki.
- Oy Finnlines Ltd. (12.6.1969). Muistio. *M.S. Kaipolan muutostyöt*. Helsinki.
- Oy Finnlines Ltd. (2.1971). Poiju – Finnlinesin henkilöstölehti. *Talvea 1971 pidettiin helppona...*, 4.
- Oy Finnlines Ltd. (2.1971). Poiju – Finnlinesin henkilöstölehti. *Finn-Amer luovutettiin, kävi Suomessa ja suuntasi kohti Meksikon lahtea.*, 14–15.
- Oy Finnlines Ltd. (3.1972). Poiju – Finnlinesin henkilöstölehti. (K. Westerlund, Toim.) *Finnlines 25-vuotias*, 8.
- Oy Finnlines Ltd. (3.1972). Poiju – Finnlinesin henkilöstölehti. *Uutta tonnistoja*, 18.
- Oy Finnlines Ltd. (3.1978). Poiju – Finnlinesin henkilöstölehti. *Uudisrakennus n:o 256 vesille*.
- Oy Finnlines Ltd. (2.1979). Poiju – Finnlinesin henkilöstölehti. *Newbuildings at Juliana Constructora Gijonesa S. A.*, 1.
- Oy Finnlines Ltd. (4.1979). Poiju – Finnlinesin henkilöstölehti. *Ms Walkin jääkokeet*.
- Oy Finnlines Ltd. (8.1979). Poiju – Finnlinesin henkilöstölehti. *Ms Varjakan koeajo 12.7.1979 (Gijon, Espanja)*.
- Oy Finnlines Ltd. (11.1979). Poiju – Finnlinesin henkilöstölehti. *Ms Varjakka liikenteessä*.
- Oy Finnlines Ltd. (2.1980). Poiju – Finnlinesin henkilöstölehti. *Ms Pokkinen*.
- Oy Finnlines Ltd. (9.1981). Poiju – Finnlinesin henkilöstölehti. *Ms Tuira telakalla*.
- Oy Finnlines Ltd. (10.1981). Poiju – Finnlinesin henkilöstölehti. *Hakurahtiliikenne*.
- Oy Finnlines Ltd. (2.1985). Poiju – Finnlinesin henkilöstölehti. *Ms Pokkisen karilleajo*, 6-9.

- Oy Finnlines Ltd, Mauri Piironen. (5.12.1958). Kirje Yhtyneet Paperitehtaat Oy:lle. *Välimeren linja*. Helsinki.
- Oy Finnlines Ltd, R. Sundström. (9.7.1974). Kirje. *Valvontasopimukset*. Helsinki.
- Oy Hangon Hinaus Ab. (21.10.1988). Ote pöytäkirjasta. *Hallituksen kokous*. Espoo.
- Oy Laivastolehti. (4.1971). Navigator. *Finnkraftin haveri*, 9.
- Oy Laivastolehti. (10.1971). Navigator. *Finnlines ja Svenska Amerika Linien aloittivat yhteispurjehduksen Meksikon lahden linjalla*, 16.
- Oy Laivastolehti. (8.1972). Navigator. (M. Niini, Toim.) *Laivanrakennuskatsaus ajalta 1.4.–30.6.1972. Satamajäänmurtaja Helsingille*, 40–41.
- Oy Laivastolehti. (1.1973). Navigator. (M. Kanto, Toim.) *Lokikirja*, 45.
- Oy Laivastolehti. (2.1973). Navigator. *Skeppsforskning i Norden*, 20–28.
- Oy Laivastolehti. (4.1973). Navigator. *Perämeren satamat*, 38–41.
- Oy Laivastolehti. (6.–7.1973). Navigator. *Merenkulun uutisia. Varjakka pelasti*, 39.
- Oy Laivastolehti. (2.1974). Navigator. (M. Kanto, Toim.) *Lokikirja*, 46.
- Oy Laivastolehti. (6.–7.1974). Navigator. (V. Hannuniemi, Toim.) *Kotkan Merenkulkuoppilaitoksessa uusia opetusmenetelmiä*, 36–37.
- Oy Laivastolehti. (8.1974). Navigator. (M. Kanto, Toim.) *Lokikirja*, 45.
- Oy Laivastolehti. (2.–3.1975). Navigator. (M. Kanto, Toim.) *Lokikirja*, 82.
- Oy Laivastolehti. (4.1975). Navigator. (M. Niini, Toim.) *Valmistuneet alukset*, 71, 73–74.
- Oy Laivastolehti. (5.1975). Navigator. *Merenkulun uutisia. Iskun MT Aino vesille*, 51.
- Oy Laivastolehti. (12.1975). Navigator. *Finn carriers aloittaa vuoden vaihteessa*, 20, 37, 43.
- Oy Laivastolehti. (1.1976). Navigator. *Positiolista*, 54.
- Oy Laivastolehti. (8.1976). Navigator. *Merenkulun uutisia. Finnlines jatkaa yksin Etelä-Atlantilla*, 31.
- Oy Laivastolehti. (12.1976). Navigator. *Merenkulun uutisia. Atlanticargolle ensimmäinen laiva*, 24.
- Oy Laivastolehti. (9.1977). Navigator. (M. Kanto, Toim.) *Lokikirja*, 47.
- Oy Laivastolehti. (10.1977). Navigator. (M. Kanto, Toim.) *Lokikirja*, 72.
- Oy Laivastolehti. (5.1978). Navigator. (M. Kanto, Toim.) *Lokikirja*, 52.
- Oy Laivastolehti. (4.1980). Navigator. (M. Kanto, Toim.) *Lokikirja*, 41.

- Oy Laivastolehti. (3.1981). Navigator. (K. Säteri, Toim.) *Wärtsilä murtaa jäät. Uusi jäänmurtamislaboratorio Wärtsilälle*, 18–20.
- Oy Laivastolehti. (1.1982). Navigator. (M. Kanto, Toim.) *Lokikirja*, 41.
- Oy Laivastolehti. (5.1982). Navigator. (M. Kanto, Toim.) *Lokikirja*, 57.
- Oy Laivastolehti. (3.1983). Navigator. (H. Hillo, Toim.) *Arctic Technology. WARC nyt valmis. Wärtsilä jäätutkimuksen uoma tekemässä*, 12–13.
- Oy Laivastolehti. (11.1983). Navigator. (H. k. satamalaitos, Toim.) *Satamajäänmurtaja Teuvo myytävänä*, 22.
- Oy Laivastolehti. (2.1985). Navigator. (M. Kanto, Toim.) *Lokikirja*, 49.
- Oy Laivastolehti. (3.1985). Navigator. (M. Kanto, Toim.) *Lokikirja*, 35.
- Oy Transfennica Ab. (15.2.2002). Vuosikertomus 2001. *Transfennica*. Helsinki.
- Oy Wärtsilä Ab Helsingin telakka. (9.1.1975). Rakennustodistus. *jäänmurtaja M/S TEUVOLle*. Helsinki.
- Oy Wärtsilä Ab. (21.1.1970). Kirje. *Yhtyneet Paperitehtaat Oy, johtaja Väinö Oksanen*. Helsinki.
- Oy Wärtsilä Ab. (ei pvm). Laivalista. *Turun telakka*. Turku.
- Oy Wärtsilä Ab. (5.8.1971). Lasku. *Uudisrakennus no 1195, MS Kaipola*. Turku.
- Oy Wärtsilä Ab. (22.6.1972). Lasku. *Uudisrakennus No. 1196, MS Valkeakoski*. Turku.
- Oy Wärtsilä Ab, Helsingin telakka. (14.8.1968). Yleispiirustus 0.1046.1111.1.1A. *Risteilyalus*. Helsinki.
- Oy Wärtsilä Ab, Turku Shipyard. (27.9.1973). General Arrangement 0.110.813.1171.6. *16 000 tdw cargo ship*. Turku.
- Paatela, M. (1966). Tekniikan Maailma. *M/S Finnmaid huippuluokan suomalainen kuivalastilaiva, 1966* (3), 30–35.
- Patentti- ja Rekisterihallitus. (27.11.1986). Kaupparekisteri. Helsinki.
- Patentti- ja Rekisterihallitus. (ei pvm). Kaupparekisteriote.
- Pietikäinen, M. (2011). *From High Arctic to Antarctica. Ships of Thom Companies on the Seven Seas*. Helsinki: Thomesto.
- Pietikäinen, M. (1998). *The Finnliness Fleet 1947–1997*. Helsinki: Finnliness Ltd.
- Pietikäinen, M. & Sjöström, B. (1983). *The Ships of our First Century. The Effoa Fleet 1883–1983*. Helsinki: Effoa.
- Pohjanpalo, J. (1978). *100 vuotta Suomen talvimerenkulkua*. Helsinki: Merenkulkuhallitus.

- Pohjolan Sanomat. (20.1.1973). Pohjolan Sanomat. *Neitsytmatkalainen*, s. 5.
- Pohjolan Sanomat. (25.1.1973). Pohjolan Sanomat. *"Koitelille" onnentoivotuksia*, s. 7.
- Pohjolan Sanomat. (23.1.1980). Pohjolan Sanomat. *Nosturin jalka murtui – Mies ruumaan*, s. 6.
- Pohjolan Sanomat. (6.2.1993). Pohjolan Sanomat. *Veitsiluodolle puuta Etelä-Suomesta*, s. 9.
- Pölkky Oy. (ei pvm). *Pölkky strong wood*. Haettu 7.3.2015 osoitteesta <http://www.polkky.fi/>
- Rauma-Repola Oy pääkonttori. (3.6.1957). Kirje Yhtyneet Paperitehtaat Oy:lle, Valkeakoskelle. *3.500 dwt mootorialukset*. Helsinki.
- Rauma-Repola Oy Rauman tehtaat. (23.10.1959). Kirje Oy Finnlines Ltd:lle. *3500 dwt rahtilaivat M 107–108 - lastiruuma II:n jäähdytys ja tuuletus*. Rauma.
- Rauma-Repola Oy Rauman tehtaat. (25.9.1957). Kirje Yhtyneet Paperitehtaat Oy:lle. *3500 dwt rahtilaivat - piirustukset*. Rauma.
- Rauma-Repola Oy Rauman tehtaat. (8.8.1957). Kirje Yhtyneet Paperitehtaat Oy:lle. *3500 dwt moottorilaivat*. Rauma.
- Rauma-Repola Oy Rauman tehtaat. (5.8.1959). Piirustus 355163. *3500 ton. rahtilaiva M 107–108. Ehdotus, syvätankin täyttö- ja tyhjennysputki*. Rauma.
- Rauma-Repola Oy. (1960). Rauma-Repola – henkilökunnan lehti 4 / 1960. *Henkilöstölehti*.
- Rauma-Repola Oy. (1961). Rauma-Repola 1 / 1961. *Henkilöstölehti*.
- Rauma-Repola Oy. (1957). Sopimus (luonnos). *5 lastimoottorilaivaa*. Helsinki.
- Rauma-Repola Oy. Rauman telakka ja konepaja. (16.7.1957). General arrangement. *3500 dwt motorship*. Rauma.
- Redwise Maritime Services BV. (25.3.2013). www.redwise.com. Haettu 14.2.2015 osoitteesta mega-motti-weblog: <http://www.redwise.com/page/mega-motti-weblog.html>
- Riimala, E. (1994). *Navis Fennica. Suomen merenkulun historia osa 2. Höyryveneistä uiviin loistohotelleihin*. Porvoo: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- S. A. Juliana Constructora Gijonesa. (14.12.1973). General Arrangement. *Proyecto No. 1.130*. Gijon.
- Sirén, A. (2007). *Juuso Walden 1907–1972*. Valkeakoski: UPM-Kymmene Oyj.
- Sjöström, P.-H. (2015). *Alfons Håkans 1945–2015*. Turku: Alfons Håkans.
- Sjöström, P.-H. & Brzoza, K. (2005). *Alfons Håkans 1945–2005. The Alfons Håkans history and fleet list*. Turku: Alfons Håkans.
- Snellman, P. W. (1974). *Oulun laivoja ja laivureita vuosina 1816–1875*. (A. Kopisto, Toim.) Oulu: Kirjapaino Osakeyhtiö Kaleva.

- Suomalainen, K. (16.3.1984). Helsingin Sanomat. *Kari*.
- Suomalainen, K. (1984). *Kuvassa mukana*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Otava.
- Suomalainen, T. (9.5.1964). Rauman raastuvanoikeuden pöytäkirja. *Meriselitys*. Rauma.
- Suomen Merimies-Unioni ry, Niilo Wälläri. (6.9.1957). Kirje. *Vuorineuvos Juuso Walden, Yhtyneet Paperitehtaat*. Helsinki.
- Suviranta, B. (1958). *Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö 1883–1958*. Helsinki: Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö.
- Taloussanomat. (30.1.1998). *Taloussanomat*. (A. Kolari, Toimittaja) Haettu 10.9.2016 osoitteesta Liike-elämä loi Helsinkiin lumikylän – Viettääkö kukaan Helsingissä hyisiä häitä?: <http://www.taloussanomat.fi/arkisto/1998/01/30/liike-elama-loi-helsinkiin-lumikylan/199816210/12>
- The New York Times. (16.8.1993). *The New York Times*. (E. Pace, Toimittaja) Haettu 4.12.2015 osoitteesta Joey Coyle, 40, Dies; Philadelphian Took Armored Car's Cash: <http://www.nytimes.com/1993/08/16/obituaries/joey-coyle-40-dies-philadelphian-took-armored-car-s-cash.html>
- The World Ship Society. (1.2000). Demolitions. *Marine News*, 54.
- Toropainen, R. (2005). *Oulun paikannimet – mistä nimet tulevat. Väitöskirja, Oulun yliopisto, suomen kielen, informaatiotutkimuksen ja logopedian laitos, suomen kieli*. Oulu: Oulun yliopistopaino.
- Trafi Arkisto. (1980). Merenkulkuhallituksen III arkisto. *Merionnettomuustutkintakortti vuodelta 1980. Merionnettomuuskortisto, Bef:4*.
- Trafi Arkisto. (1982). Merenkulkuhallituksen III arkisto. *Merionnettomuustutkintakortti vuodelta 1982. Merionnettomuuskortisto*.
- TV1 TV-uutistoimitus, Simo Pasanen. (3.5.1975). Jäänmurtaja Urhon luovutustilaisuus. *Uutiset ja sää*. Helsinki: Yleisradio.
- Uola, M. (1996). *"Meidän isä on töissä telakalla" Rauma-Repolan laivanrakennus 1945–1991*. Helsinki: UPM-Kymmene Oy.
- Uusi-Suomi. (29.3.1961). Uusi-Suomi. *Ml. Kaipola lastasi ensi kerran Englannissa*.
- Vahe, J. (1987). *Rauma-Repola Oy. Rauman tehtaat 1912–1987, 75 vuotta*. Rauma: Rauma-Repola Oy.
- Valtionrautatiet. (1986). VR express. (T. Nevala, Toim.) *Lapin kuningas ja hänen veturinsa*, 1986 (4), 34–36.
- Vapalahti, H. (1997). *Suomalaisia Laivaonnettomuuksia 1953–1973*. Karhula: Judicor Oy.
- Veitsiluoto Oy. (11.12.1986). Bill of Sale. *Pokkinen*. Oulu.

- Veitsiluoto Oy ja Oulu Shipping Ltd. (30.6.1987). Bill of Sale. *Tuira*. Oulu.
- Veitsiluoto Oy ja Oulu Shipping Ltd. (30.6.1987). Bill of Sale. *Koiteli*. Oulu.
- Veitsiluoto Oy. (18.12.1986). Muutosilmoitus alusrekisteriin. *Pokkinen*. Oulu.
- Veitsiluoto Oy. (18.12.1986). Muutosilmoitus alusrekisteriin. *Pokkinen*. Oulu.
- Veitsiluoto Oy. (10.12.1986). Muutosilmoitus alusrekisteriin. *Pokkinen*. Oulu.
- Veitsiluoto Oy. (12.12.1986). Muutosilmoitus alusrekisteriin. *Koiteli*. Oulu.
- Veitsiluoto Oy. (12.12.1986). Muutosilmoitus alusrekisteriin. *Tuira*. Oulu.
- Veitsiluoto Oy. (14.7.1987). Muutosilmoitus alusrekisteriin. *Tuira*. Oulu.
- Veitsiluoto Oy taloushallinto, Juhani Lares. (8.4.1987). Esitys. *M/S Koitelin ja M/S Tuiran ulosliputus*. Oulu.
- Veitsiluoto Oy, Jorma Kauppi. (7.7.1987). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Kemi.
- Venäläinen, T. (15.2.2012). *Äänimeri*. (T. Sylvanne, Tuottaja) Haettu 22.9.2014 osoitteesta http://www.aanimeri.fi/gallery2/main.php?g2_itemId=11466
- Verg, E. (1980). *Unter der blauen Flagge. 150 Jahre H. M. Gehrckens*. Hamburg: H. M. Gehrckens.
- Viinanen, I. (2014). *Vaaran vuodet 1991–1995. Muistelmia ja päiväkirjamerkintöjä*. (K. Heiskanen, Toim.) Keuruu: Kustannusosakeyhtiö Paasilinna/Otavan Kirjapaino Oy.
- Virtanen, S. (1982). *Kainuuseen sijoitettu. Kuvaus Kajaani Oy:n vaiheista vuoteen 1945. Kajaani Oy 1907–1982. Ensimmäinen osa*. Kajaani: Kajaani Oy.
- Virtanen, S. (1985). *Puusta elävä. Kuvaus Kajaani Oy:n vaiheita vuodesta 1946. Kajaani Oy 1907–1982. Toinen osa*. Kajaani: Kajaani Oy.
- Virtanen, S. (1993). *Lapin leivän isä 100 vuotta. Kemi-yhtiön historia*. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.
- Virtanen, S. (2003). *Nuottasaaresta Wall Streetille. Oulun metsäteollisuus kauppahuoneista Stora Ensoon*. Helsinki: Stora Enso Oyj, Oulun tehtaas.
- Virtanen, S. (2004). *Siniset metsät vihreä kulta. Kainuun metsätalouden historia*. Kajaani: Oulujoen uittoyhdistys.
- Virtanen, S. (2007). *Yhtiöstä yksiköksi. UPM Kajaani 100 vuotta*. Kajaani: UPM.
- Virtanen, S. & Katajavuori, K. (1993). *Kuvia leivän isästä. Kemi-yhtiön taipaleelta 1893–1993*. Keuruu: Kustannusosakeyhtiö Otava.
- von Knorring, N. (1995). *Aurajoen veistämöt ja telakat. Muistiinpanoja Turun telakoiden historiasta*. Espoo: Schildts Förlags Ab.

Wikipedia. (28.8.2014). *Kajaani (yritys)*. Haettu 7.3.2015 osoitteesta Wikipedia:
[http://fi.wikipedia.org/wiki/Kajaani_\(yritys\)](http://fi.wikipedia.org/wiki/Kajaani_(yritys))

Wikipedia. (15.9.2014). *Pokkinen*. Haettu 26.3.2015 osoitteesta Wikipedia:
<http://fi.wikipedia.org/wiki/Pokkinen>

Wikipedia. (18.6.2015). *Lombard Steam Log Hauler*. Haettu 25.7.2016 osoitteesta
 Wikipedia: https://en.wikipedia.org/wiki/Lombard_Steam_Log_Hauler

Wikipedia. (27.11.2015). *Joey Coyle*. Haettu 4.12.2015 osoitteesta Wikipedia:
https://en.wikipedia.org/wiki/Joey_Coyle

Wikipedia. (5.6.2016). *Alvin Orlando Lombard*. Haettu 25.7.2016 osoitteesta Wikipedia:
https://en.wikipedia.org/wiki/Alvin_Orlando_Lombard

Wirrankoski, R. (24.4.2013). Muistio. *Hämeenlinnan maakunta-arkiston Porvoon maistraatin Svanön alusrekisteritiedot*. Helsinki.

Wärtsilä-yhtymä O/Y. (5.7.1963). Tiedote. *Suuri kotimainen laivatilaus Wärtsilä-yhtymä O/Y:lle*. Helsinki.

Wärtsilä-yhtymä O/Y johtokunta. (25.6.1963). Vahvistettu tarjouskirje. *2500/3500 tdw:n ja 7500/9500 tdw:n lastilaivat*. Helsinki.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy. (13.6.1957). Muistio. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy. (6.6.1957). Muistio. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy. (21.9.1957). Kirje Rauma-Repola Oy:lle. *3500 dwt moottorirahtilaiva*. Helsinki.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy. (1960). Työn ääressä n:o 3 / 1960. *Henkilöstölehti*.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy. (1961). Työn ääressä n:o 1 / 1961. *Henkilöstölehti*.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy. (1962). Työn ääressä n:o 3 / 1962. *Henkilöstölehti*.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy. (22.12.1971). Pöytäkirja. *Hallituksen kokous*. Helsinki.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy. (2.10.1973). Pöytäkirja. *Hallituksen kokous*. Helsinki.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy. (2.12.1974). Pöytäkirja. *Johtajiston kokous*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy. (16.12.1974). Pöytäkirja. *Johtajiston kokous*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy. (14.2.1974). Pöytäkirja. *Hallituksen kokous*. Helsinki.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy. (1.2.1974). Pöytäkirja. *Hallituksen kokous*. Helsinki.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy. (17.2.1974). Pöytäkirja. *Hallituksen kokous*. Jämsänkoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy ja Oy Wärtsilä Ab. (15.7.1969). Sopimus. *Uudisrakennus numero 1195*. Helsinki.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy ja Oy Wärtsilä Ab. (15.7.1969). Sopimus. *Uudisrakennus numero 1196*. Helsinki.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy laivatoimikunta, Sakari T. Lehto. (10.4.1958). Pöytäkirja. *Laivatoimikunnan kokous*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy laivatoimikunta, Toivo Tiainen. (26.5.1959). Pöytäkirja. *Laivatoimikunnan kokous*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy laivatoimikunta, Toivo Tiainen. (7.1.1960). Pöytäkirja. *Laivatoimikunnan kokous*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy laivatoimikunta, Toivo Tiainen. (3.4.1963). Pöytäkirja. *Laivatoimikunnan kokous*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy laivatoimikunta, Toivo Tiainen. (7.2.1969). Pöytäkirja. *Laivatoimikunnan kokous*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy laivatoimikunta, Väinö Oksanen. (27.11.1958). Pöytäkirja. *Laivatoimikunnan kokous*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy laivatoimikunta, Väinö Oksanen. (9.5.1958). Pöytäkirja. *Laivatoimikunnan kokous*. Helsinki.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy laivatoimikunta, Väinö Oksanen. (8.3.1960). Pöytäkirja. *Laivatoimikunnan kokous*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy laivatoimikunta, Väinö Oksanen. (24.3.1960). Pöytäkirja. *Laivatoimikunnan kokous*.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy merenkulku, Pekka Heinonen. (21.9.1977). Ohjelma. *AESA / Juliana vierailu Valkeakoskella 29.9.1977*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy merenkulku, Väinö Oksanen. (24.9.1973). Muistio. *Laivamyynnit ja -hankinnat*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy merenkulku, Väinö Oksanen. (14.12.1973). Muistio. *Laivauudishankinnat*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy pääkonttori. (14.6.1961). Kirje. *Vuorineuvos Wm Lehtinen, E-G Oy & Pääkonsuli Aarne Koskelo, Kaukomarkkinat Oy*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy pääkonttori. (29.6.1957). Kirje hallintoneuvoston ja johtokunnan jäsenille. *Laivahankinta*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy pääkonttori. (30.11.1959). Kirje Rauma-Repola Oy:n ostosotolle. *3500 dwt:n moottorialukset. Syvätankin varustaminen mäntyöljyn kuljetusta varten*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy pääkonttori. (16.4.1960). Kirje Rauma-Repola Oy:n Rauman tehtaitten osto-osastolle. *Yhtiöliput ja nimiviirit*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy, B.-C. Brandt. (26.2.1958). Muistio. *Neuvottelusta*. Helsinki.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy, B.-C. Brandt. (4.6.1966). Muistio. *m/s "Oslofjordin" ostosta*. Helsinki.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Sakari T. Lehto. (30.6.1964). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Simpele.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Sakari T. Lehto. (5.8.1964). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Sakari T. Lehto. (24.8.1964). Pöytäkirja. *Johtokunnan kokous*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Tuus. (20.1.1967). Kirje johtaja B.-C. Brandtille.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Väinö Oksanen. (21.7.1961). Muistio. *Laivahankintamaksut per 21.7.1961*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Väinö Oksanen. (20.3.1962). Muistio. *M/s Kaipolan onnettomuus*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Väinö Oksanen. (25.2.1963). Muistio. *Kaipolan vaurioitumisesta jäissä 21.–22.2.1963*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Väinö Oksanen. (30.4.1969). Muistio. *MS Kaipolan suunnitellusta myynnistä*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Väinö Oksanen. (18.10.1971). Muistio. *Tilaisuudet ms Kaipolalla Lontoossa*. Valkeakoski.

Yhtyneet Paperitehtaat Oy, Toivo Tiainen. (2.4.1964). Pöytäkirja. *Laivatoimikunnan kokous*. Valkeakoski.

Young, V. H. (11.1994). Ships Monthly. *The Lighthouse Photographs of Port Said*, 18–21.

Young, V. H. (2.2005). Ships Monthly. *Port Said memories*, 40–41.

Zetterberg, S. (1983). *Puusta pitemmälle. Metsäliitto 1934–1984*. Helsinki: Kirjayhtymä.



Kuva 233. Varjakka saapumassa Raumalle 31.10.1969. Kuva Hannu Laakso.



Kuva 234. Finnmaidin männänhaalaus. Öljyvärimaalaus Timo Venäläinen.

MANAGING OWNERS
Oy FINNLINES Ltd

 Kanavaranta 1, Helsinki 16
 Telegr.addr.: Finnlines

OWNERS
YHTYNEET PAPERITEHTAAT Oy

 (United Papermills Ltd)
 Valkeakoski

ms KAIPOLA

 Built 1961 by
 Rauma-Repola Oy
 Rauma Finland
 Reg.ton: 1988,58 gross
 1017,62 nett
 Reg.letters call: OGBV
 Port of registry: Rauma

TANKS: (tons)
BALLAST:

Fore peak	44
Deeptank	124
No 1 SB	38
1 PS	38
2 SB	70
2 PS	70
3 SB	46 F
3 PS	46 F
3 centre	75 F
Aft. peak	63
Countert.	

FUEL OIL:

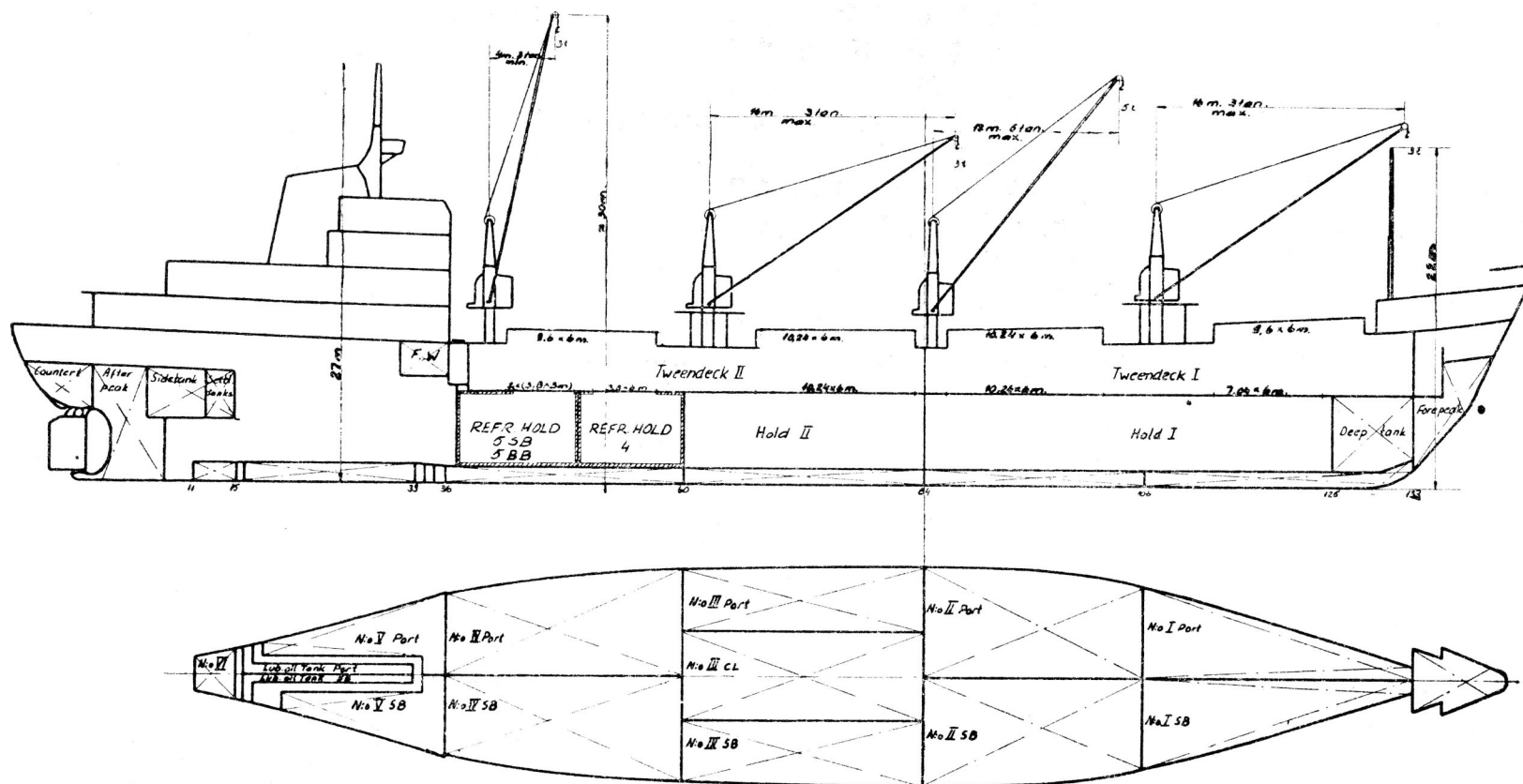
No 4 SB	61
4 PS	61
5 SB	20
5 PS	19
Side tank	SB 49
"	PS 49
Settlingt.	SB 12
"	PS 12

LUBRICATING OIL:

SB tank	9
PS "	9

FRESH WATER:

No 6	6
Casingt.	33



Draft mean	Tons dw all told in salt water
19'01 1/2"	3570
18'06"	3367
18'	3205
17'06"	3045
17'	2890
16'06"	2735
16'	2580
15'06"	2425
15'	2275
14'06"	2120
14'	1975
13'06"	1825
13'	1680
12'06"	1530
12'	1390
11'06"	1240
11'	1095
10'06"	950
10'	810
9'06"	670
9'	525

 All ballast tanks marked F can be used as fuel tanks too.
 Particulars without guarantee.

DIMENSIONS: 90,0 m x 14,17 m x 8,70 m
 Length over all: 97,90 m

DEADWEIGHT:

All told summer	3570 tons
All told winter	3445 "
Net dw	3240 "
Bunkers	230 "
Fresh water & cooling water, stores etc.	100 "

CUBIC CAPACITY:	grain	bales
Hold No. 1	54971 cft	51005 cft
" No. 2	36735 "	34644 "
" No. 4 refr.	12067 "	11848 "
SB hold No. 5	6297 "	6138 "
PS " No. 5	6297 "	6138 "
Tweendeck No. 1	53997 "	51101 "
" No. 2	49222 "	47414 "
Total tweendecks	103219 "	98515 "
Total refr. holds	24661 "	24124 "
Grand total	219586 "	208288 "

CUBIC CAPACITY: to 1 ton
 on basis of 3240 tons cargo: 64 cft

DEEPTANK for tall oil etc. 124 cubic-meters Epicote painted; pumping capacity 12 cub. meters per hour head of 80 m water.

TONS PER INCH IMMERSION:
 26 tons

BOTTOM SPACES:

Hold No. 1	274 m ²
" No. 2	207 "
" No. 5 SB	38 "
" No. 5 PS	38 "
" No. 4	78 "
Tweendeck No. 1	330 "
" No. 2	372 "

HEIGHT OF HOLDS:

Hold No. 1 and 2	4,80 m
" No. 4, 5 SB and 5 PS refr. hods	4,30 "
Hold No. 1 hatch below coaming	4,37 "
" No. 2 and 3	4,20 "
" No. 4, 5 SB and 5 PS refr. holds below hatch coaming	4,00 "
Tweendeck No. 1	3,40 "
" No. 2, 3 and 4	2,69 "
In way of hatch coamings tweendeck height is 0,13 m less.	
Height of mast above the keel	27,0 m
when folded	22,0 "

MECHANICAL VENTILATION:

25 air changes per hour	
No. 1 tweendeck and lower hold, 10 air changes per hour	
No. 2 tweendeck and lower hold, except reefer spaces (-20°C)	

LENGTH OF HOLDS:

Hold No. 1	26,25 m
" No. 2	15,00 "
" No. 5 SB and PS refr.	6,30 "
" No. 4 refr.	5,60 "

Tweendeck No. 1	31,30 "
" No. 2	29,46 "

HATCHWAYS:

Shelterdeck No. 1 and 4 ..	9,60 x 6,0 m
" and tweendeck	
No. 2 and 3	10,24 x 6,0 "
Tweendeck No. 1	7,04 x 6,0 "
" No. 4	3,80 x 6,0 "
" No. 5 SB and PS	3,80 x 3,0 "

HATCH COVERS:

Steel type MacGregor; on tweendeck flush.

CARGO CRANES:

 4 electric deckcranes.
 No. 1, 3 and 4: 3 ton max. radius 16 m
 No. 2: 3 ton max. radius 16 "
 5 ton max. radius 12 "

SPEED: 13 knots

HORSE POWER: 2640 bhp

CONSUMPTION: 8 tons marine diesel oil per 24 hs.

NAVIGATION EQUIPMENT: Telegraph, telephone, VHF-telephone

RADIO EQUIPMENT: Radar, Echosounder, Auto-pilot

CREW: 27

PASSENGERS: 4 in two first class cabins.

CLASS: Det Norske Veritas + 1 A 1 Is A, Finnish Ice Class 1 A

TONNAGE: gross 1988,58 net 1017,62
 International

LIFEBOAT CAPACITY: 35 persons.

MANAGING OWNER
Oy FINNLINES Ltd

Helsinki, Korkeavuorenkatu 32
Telegr.addr.: Finnlines

TANKS: (tons, except cargo tanks) 1 ton = 1016 kg

BALLAST: ($\gamma=1.025$)

Fore peak, upper	198.0
Fore peak, lower	288.4
DB tank No. 1	172.7
DB tank No. 2 P	72.0
DB tank No. 2 SB	72.0
DB tank No. 3 A center	93.1
DB tank No. 3 B center	89.1
DB tank No. 3 B P	113.4
DB tank No. 3 B SB	113.4
DB tank No. 4 center	109.7
Aft peak tank	40.0

HEAVY FUEL OIL: ($\gamma=0.95$)

DB tank No. 3 A P	107.3
DB tank No. 3 A SB	107.3
DB tank No. 4 P	117.8
DB tank No. 4 SB	117.8
Grossbunkertank P	112.2
Grossbunkertank SB	112.2
Service tank	24.0
Service tank	24.0
Settling tank	23.8
Settling tank	24.2
Fuel oil tank for boiler	1.4

DIESEL OIL: ($\gamma=0.88$)

DB tank No. 2 center	105.5
DB tank No. 8 (or water ballast)	55.3
Service tank	14.5
Service tank	15.2

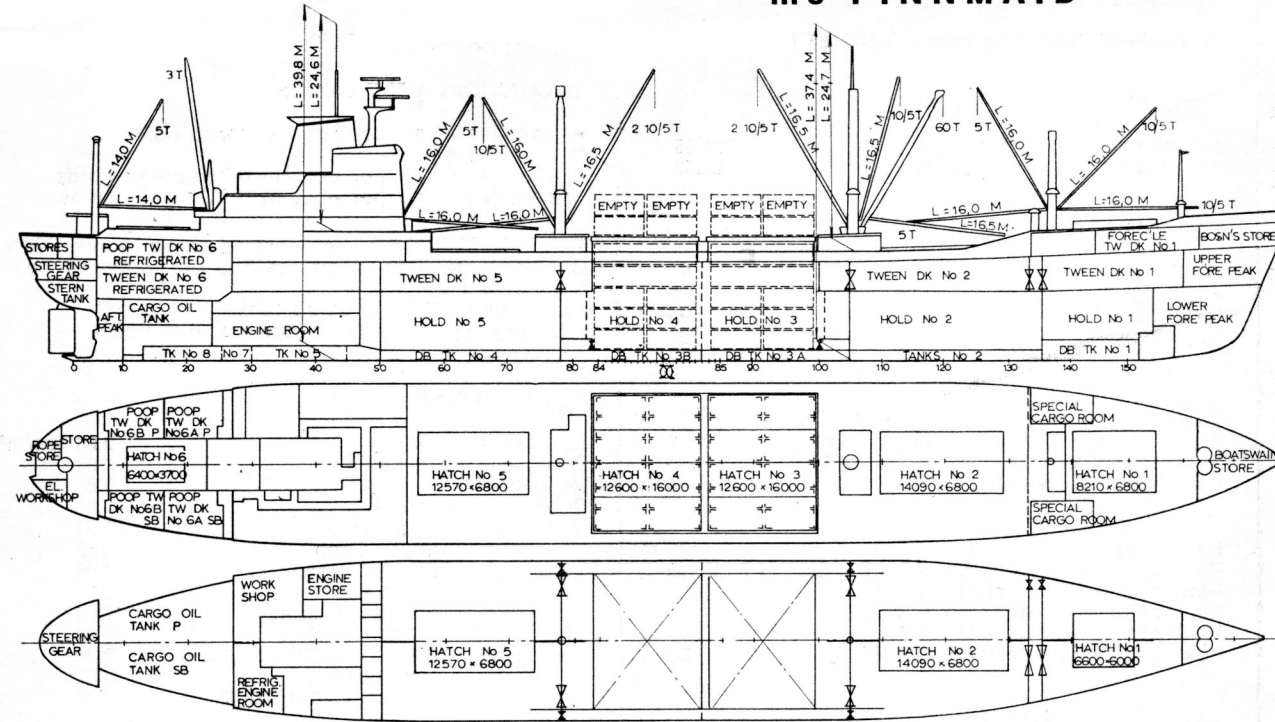
FRESH WATER: ($\gamma=1.00$)

DB tank No. 5 P (Feed water)	43.3
DB tank No. 5 SB	63.5
DB tank No. 7 SB (Cooling water)	6.4
Stern tank	90.2

LUBRICATING OIL: ($\gamma=0.90$)

DB tank No. 6 P	18.2
DB tank No. 6 SB	18.2
Settling tank	13.3
Tank fr 40—41	4.4
Tank fr 39—40	4.4
Cylinder oil storage tank, fr 43—44	4.4
Cylinder oil storage tank, fr 42—43	4.4
Tanks for auxiliary machinery	0.8

ms FINNMAID



ms FINNMAID

Built 1965 by Wärtsilä-konsernen Ab
Crichton-Vulcan
Turku, Finland
Lengthened 1969
Reg.ton: 6386,12 lower gross
3498,35 lower net
9045,11 higher gross
5442,98 higher net
Reg.letters: OGQK
Home port: Helsinki

Draft mean	Tons d.w. all told in salt water
29'	11605
28'—3 1/2"	
(8.619 m)	
28'	11106
28'	10913
27'	10231
26'	9554
25'—8"	
(7.814 m)	
25'	9309
25'	8882
24'	8216
23'	7555
22'	6905
21'	6261
20'	5622
19'	4991
18'	4362
17'	3743
16'	3130
15'	2520
14'	1916
13'	1315
12'	721
11'	134

SLUDGE OIL: ($\gamma=0.90$)

DB tank No. 7 P	19.8
Tank for lubricating oil	3.5

CARGO TANKS:

Cargo tank P	97.6 m ³
Cargo tank SB	104.4 m ³

DIMENSIONS: 141.03×18.90×11.50 metres		
Lenght overall: 151.54 metres		
DEADWEIGHT: to tonnage mark		
all told	9309	tons
net deadweight	abt 8384	"
Bunkers: maximum	962.5	"
normal service	700	"
Fresh water, cooling water & stores etc.	225	"

DEADWEIGHT: as "closed" shelterdecker		
all told summer	11106	tons
all told winter	10700	"

CUBIC CAPACITY:	grain	bales
Hold No. 1	26.840 ft ³	23.730 ft ³
Hold No. 2	90.440 "	83.940 "
Hold No. 3	119.550 "	113.710 "
Hold No. 4	115.570 "	110.850 "
Hold No. 5	92.520 "	86.690 "
Total holds	444.920 "	418.920 "

Tween deck No. 1	31.710 "	28.990 "
Tween deck No. 2	62.880 "	59.260 "
Tween deck No. 5	59.750 "	55.440 "
Forecastle tween deck No. 1	22.100 "	21.260 "
Total tween decks	176.440 "	164.950 "

Special cargo room P	2.750 "	2.260 "
Special cargo room SB	2.860 "	2.330 "
Total cargo space	626.970 "	588.460 "

Refrigerated cargo spaces		
Tween deck No. 6	17.230 "	
Poop tween deck No. 6	8.970 "	
Poop tween deck No. 6 A P & SB	7.380 "	
Poop tween deck No. 6 B P & SB	5.650 "	
Total refrigerated spaces	39.230 "	
Grand total of cargo spaces (bales)	627.690 "	

STOWAGE OF CONTAINERS:		
Compartment	no of containers	of 40'
Hold No. 3	30	
Hold No. 4	30	
Total in holds	60	
On Hatch No. 3	6	(+ 6 empty)
On Hatch No. 4	6	(+ 6 empty)
Total on hatches	12	(+12 empty)
Grand total	72	(+12 empty)

STOWAGE FACTOR		
on basis of 7.380 tons cargo (bale) 85 ft ³		
TONS PER CM IMMERSION:		
as open (draught 7.50 m)	21.85	
as closed (draught 8.62 m)	22.58	

BOTTOM SPACES		
Hold No. 1	91	m ²
Hold No. 2	291	"
Hold No. 3	245	"
Hold No. 4	234	"
Hold No. 5	336	"

Tween deck No. 1 (incl. hatch, 39.6 m ²)	161	m ²
Tween deck No. 2 (incl. hatch, 95.8 "	349	"
Tween deck No. 5 (incl. hatch, 85.5 "	375	"
Forecastle tween deck No. 1 " 55.8 "	180	"

Refr. tween deck No. 6	140	m ²
Refr. poop tween deck No. 6 (incl. hatch, 23.7 m ²)	68	"
Refr. poop tween deck No. 6 A P	32	"
Refr. poop tween deck No. 6 A SB	32	"
Refr. poop tween deck No. 6 B P	23	"
Refr. poop tween deck No. 6 B SB	23	"

HEIGHT OF HOLDS:		
Hold No. 1	5.15	m
Hold No. 2	6.32	m
Hold No. 3	12.98	m
Hold No. 4	12.98	m
Hold No. 5	6.32	m
Tween deck No. 1	3.77	m
Tween deck No. 2	3.25	m
Tween deck No. 5	2.86	m
Refr. tween deck No. 6	2.56	m
Refr. poop tween deck No. 6	2.85	m
Refr. poop tween deck No. 6 A P	3.05	m
Refr. poop tween deck No. 6 A SB	3.05	m
Refr. poop tween deck No. 6 B P	2.95	m
Refr. poop tween deck No. 6 B SB	2.95	m
Forecastle tween deck No. 1	2.30	m

All heights are minimum values.

HEIGHT OF MAST ABOVE THE KEEL	37.4	m
HEIGHT OF RADIO MAST ABOVE THE KEEL	39.8	m
MECHANICAL VENTILATION:		
10 changes of air per hour in cargo holds		
Nos. 3 and 4.		
20 changes of air per hour in other cargo holds		
2 changes of air per hour in refr. cargo rooms		

TEMPERATURE in all refrigerated cargo rooms —25°C
CARGO TANKS for vegetable oils etc. colturiet painted heating coils
Temperature 65°C in cargo tanks
Pumping capacity 60 m³/h against 50 m head, viscosity 15°C

DECK LOADING:		
Forecastle deck	0.86	ton/m ²
Forecastle deck hatch	1.06	"
Poop deck	0.65	"
Poop deck hatch	0.86	"
Upper deck: under forecastle	1.91	"
" " under poop	2.58	"
" " deck at sides	3.00	"
" " hatch No. 1	2.68	"
" " hatches 2, 3, 4, 5	1.06	"
" " hatch No. 6	3.22	"
Second deck: deck in holds 1, 2 & 5	2.54	"
" " hatches	3.39	"
" " deck in hold No. 6	2.58	"

LENGTH OF HOLDS:		
Hold No. 1	12.63	m
Hold No. 2	22.72	m
Hold No. 3	17.14	m
Hold No. 4	16.72	m
Hold No. 5	20.83	m
Tween deck No. 1	15.97	m
Tween deck No. 2	21.04	m
Tween deck No. 5	20.92	m
Forecastle tween deck No. 1	15.74	m
Refrigerated tween deck No. 6	13.99	m
" poop tween deck No. 6	11.36	m
" poop tween deck No. 6 A P	7.21	m
" poop tween deck No. 6 A SB	7.21	m
" poop tween deck No. 6 B P	6.57	m
" poop tween deck No. 6 B SB	6.57	m

HATCHWAYS:			
Forecastle	Mac Gregor	8200×	6800
Poop deck	"	7600×	4300
Upper deck No. 1	"	8210×	6800
" No. 2	"	14090×	6800
" No. 3	Navire	12600×	16000
" No. 4	"	12600×	16000
" No. 5	Mac Gregor	12570×	6800
" No. 6	"	6400×	3700
Second deck No. 1	"	6600×	6000
" No. 2	"	14090×	6800
" No. 5	"	12570×	6800

WINCHES:		
2—8/4+5/3	ton electric winches	
14—5/3	ton electric winches	
4—6.3	ton topping winches	
4—6.3	ton preventer winches	
2—2.5	ton preventer winches	

DERRICKS:		
1—40	ton derrick	
10—10/5	ton derricks	
6—5	ton derricks	

CARGO CRANES:		
1—3	ton electric crane, speed 64 m/min.	

SHIP SPEED: 16 knots		
HORSE POWER: 6500 BHP		
CONSUMPTION: 22 tons per 24 hs of marine fuel oil of 3500° Redwood		

RADIO EQUIPMENT: Telegraph, SSB-telephone, VHF-telephone		
--	--	--

NAVIGATION EQUIPMENT: 2 radars, Gyro, Echoso- under, SAL-log, Decca-navigator		
---	--	--

CREW: 32		
PASSENGERS: 4 in first class double cabins		
CLASS: Lloyds Register of Shipping + 100 A1 + LMC + RMC + Ice class 2		

TONNAGE:		
	International	
	Lower (IB)	Higher (I)
Gross	6386.12	9045.11
Net	3498.35	5442.98
LIFEBOAT CAPACITY: 2 motorlifeboats each for 54 persons		

TUIRA

Owner: Oulu Oy
 Managing owner: Oy Finnlines Ltd Helsinki/Finland
 Builder: Oy Wärtsilä Ab Turku Shipyard Turku/Finland
 Yard No. 1200 Built 1972 Signal letters: OIAJ

MAIN DIMENSIONS:

Length over all	118.30 m	388'—1 1/2"
Length betw. perp. (at draught = 7,33 m)	109.20 m	358'—3"
Breadth moulded	18.00 m	59'—1 1/2"
Depth mld to upper deck	9.30 m	30'—6"
Depth mld to second deck	6.77 m	22'—2 1/2"
Draught max.	7.433 m	24'—4 3/4"
Draught acc. to lower tonnage	6.415 m	21'—1 1/2"
Min. draught for navigating in ice forward	2.95 m	9'—8"
Min. draught for navigating in ice aft.	4.9 m	16'—1"
Draught acc. to timber mark	7.821 m	25'—8"

DISPLACEMENTS AND DEADWEIGHTS: (1 ton=1000 kg)

Weight of light ship 3716 t
 — Displacement at summer freeboard draught in seawater at higher tonnage: 10930 t
 — Displacement at summer freeboard draught in seawater at lower tonnage: 9227 t
 — Deadweight at summer freeboard draught in seawater at higher tonnage: 7214 t
 — Deadweight at summer freeboard draught in seawater at lower tonnage: 5511 t

CLASS:

Lloyd's Register of Shipping + 100 A1 + LMC, "UMS"
 Strengthened for navigation in ice, class 1
 Finnish ice class I A Super

MAXIMUM TIMBER LOAD ON THE DECKS:

Forecastle deck	1.04 T/m ²
Forecastle deck on hatch No. 1	1.50 T/m ²
Upper deck on the trunk	1.50 T/m ²
Upper deck abreast the hatches (0.72 T/m ²)	3.30 T/m ²
Upper deck on hatch No. 2	1.50 T/m ²
Upper deck on hatch No. 3	1.50 T/m ²
Upper deck on hatch No. 4	1.50 T/m ²
Second deck	2.40 T/m ²
Double bottom	7.45 T/m ²

MAIN ENGINE PLANT:

Main engine is a 6-cylinder, two-stroke, single acting, direct reversible crosshead marine diesel engine, make and type Wärtsilä-Sulzer 6RD56 with direct fuel injection, developing 5000 BHP at 170 RPM. Bore 560 mm, stroke 1000 mm, M. E. P. 8.95 kp/cm² and mean piston speed 5.67 m/s. Pneumatically remote controlled from the bridge. The engine is arranged for burning heavy fuel oil.

SPEED:

Speed of vessel at the draught 6.40 m with an engine output of 4500 BHP (=90 % of the max. output) is 14.8 knots, when shaft alternator is uncoupled.

FUEL OIL CONSUMPTION

Fuel oil consumption of main engine at continuous output is 157 gr/BHP/h \pm 5 % abt. 17 T/24 h.

PROPELLER

One left handed stainless steel KaMeWa propeller of controllable pitch type. Diameter 3900 mm P 0.7/D 0.77, ear 0.496 and number of blades 4.
One spare blade.

BOILERS:

1 exhaust gas/oil fired boiler capacity 1400/1000 kg/h, max. working pressure 5 kp/cm². Make: Wärtsilä. The above mentioned capacity is achieved with exhaust gas 37000 kg/h at 320° C. Oil fired boiler is burning diesel oil.

AUTOMATION:

The whole engine plant is designed for 16/24 hours unattended service including the following equipment:

- controllable pitch propeller make KaMeWa, with combination stand for bridge remote control.
- automatic power, system of alternators, make Wärtsilä.
- analog monitoring system with 140 points, make Sähköliikkeiden Oy.

POWER PLANT:

2 auxiliary engines make: Wärtsilä type 514 TK, 540 BHP at 600 RPM, fuel oil consumption 155 gr/BHP/h.

2 diesel generators, make: Strömberg, type HSSTL/R11/355 B 16, output each 450 KVA, 600 RPM 400 V, 50 Hz.

1 shaft generator, make: Strömberg type HSSTR/R11/405 B 20, output 450 KVA, 600 RPM, 400 V, 50 Hz.

1 emergency/harbour diesel engine, make: Cummins, type NT-855 P 335, output 200 BHP at 1500 RPM.

1 emergency/harbour generator, make: Strömberg, type HFST/R 6350 PZ B3/B5, output 170 KVA, 400 V, 50 HZ, 1500 RPM.

NAUTICAL EQUIPMENT:

- 1 Gyro compass, type Sirius MB-12
- 1 Autopilot, type Decca Arkas 550 GM
- 1 Radar, type decca RM-S 430 with NSK and refl. plotter.
- 1 Radar, type decca TM-626 with reflection plotter.
- 1 Echo sounder, type Kelvin Hughes MS 39 M/B.
- 1 Log, type SAL-24 with EPTM-2.
- 1 Direction finder, type Elektro Mekano P 179 G EKR 6 goniometer.
- 1 Wireless station, type A/S NERA centralized system 1500 W SSB.
- 1 VHF, type A/S NERA CS-26 M, 55 channels.
- 1 Decca navigator.

FIRE FIGHTING AND DETECTION EQUIPMENT:

- CO₂ in cargo holds, engine room, and paint room.
- Kidde fire detecting system in cargo holds.
- Salwico fire detecting system in accommodation.
- Salwico smoke detecting system in engine room.

CARGO HOLDS:

Holds have been designed for carrying paper, pulp and containers. Bulkheads are plywood covered. All surfaces are painted.

CARGO HOLD VENTILATION

All holds have mechanical ventilation with two reversible electric axial fans. Total capacity of ventilation has been dimensioned for 20 changes per hour for empty holds.

DECK CRANES:

4 electric hydraulic deck cranes of Wärtsilä type 10—16. Lifting capacity 10 tons at a speed of 0—42 m/min. Maxium radius 16 m.

HATCH COVERS:

All hatches are fitted with hydraulically operated steel covers of folding type, manufactured by Navire.

No. 1 Forecastle	12.59 x 11.00 m
Nos. 2, 3 and 4 upper deck	13.67 x 14.00 m
No. 1 second deck	12.59 x 6.50 m
Nos. 2, 3 and 4 second deck	13.67 x 13.40 m

WINDLASS:

1 hydraulic windlass of Norwinch type 1 A 45/50—50/U2.

MOORING WINCHES:

2 hydraulic mooring winches of Norwinch type MF-50 with two drums. Capacity 5 tons at a speed of 0—29 m/min and 2 tons at 0—58 m/min.
Slack rope speed 0—68 m/min.

STEERING GEAR:

A four ram electric hydraulic steering gear of Tebul type C 25 EV with two pump units. Maxium rudder torque 25 TM.

CREW NUMBER:

All included 20

LIFEBOATS AND RAFT:

1 motor and 1 rowing lifeboat of fibre glass,
each for 30 persons.
1 life raft for 15 persons.

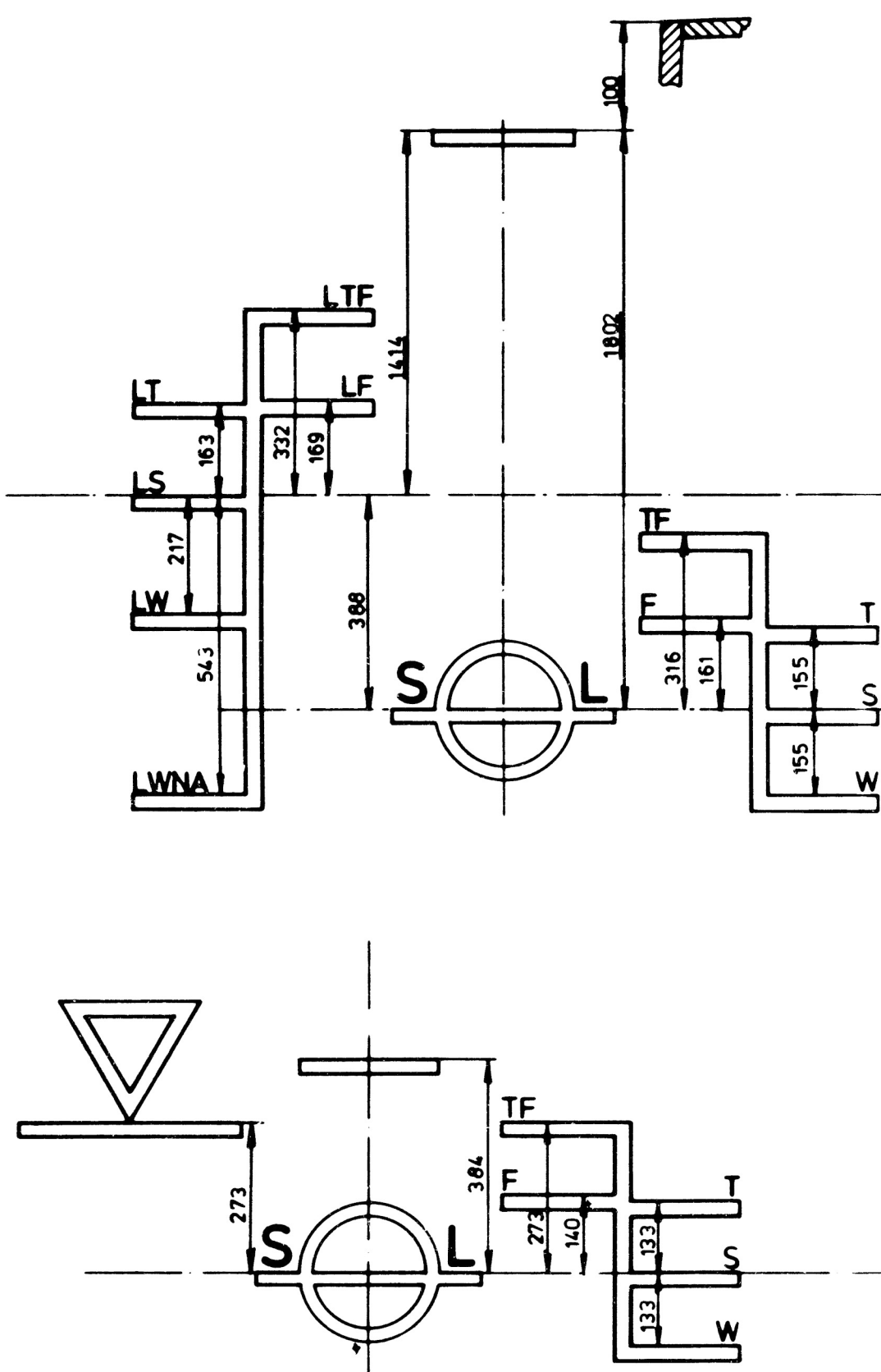
RESERVE BEDS:

Owner's cabin 2 beds
Hospital 2 beds
Repair men 2 beds

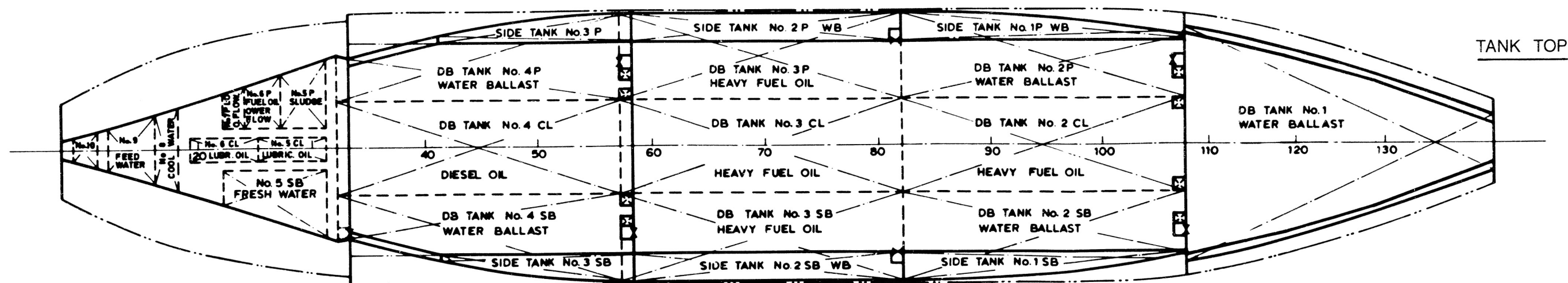
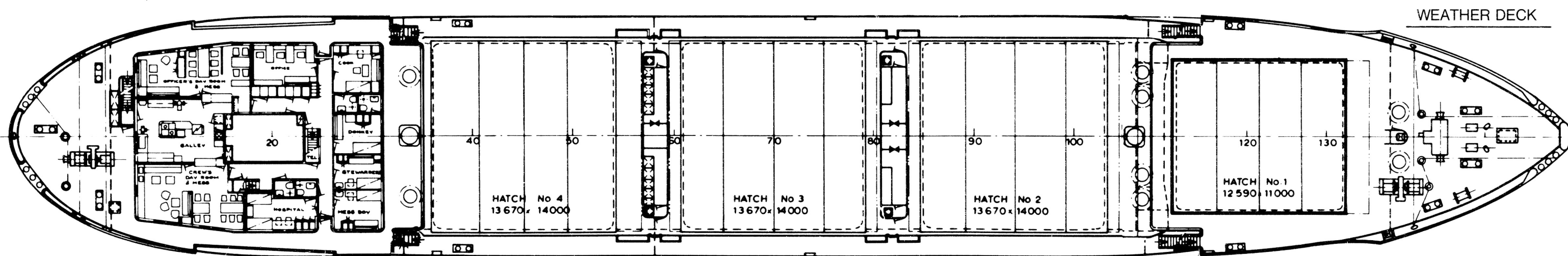
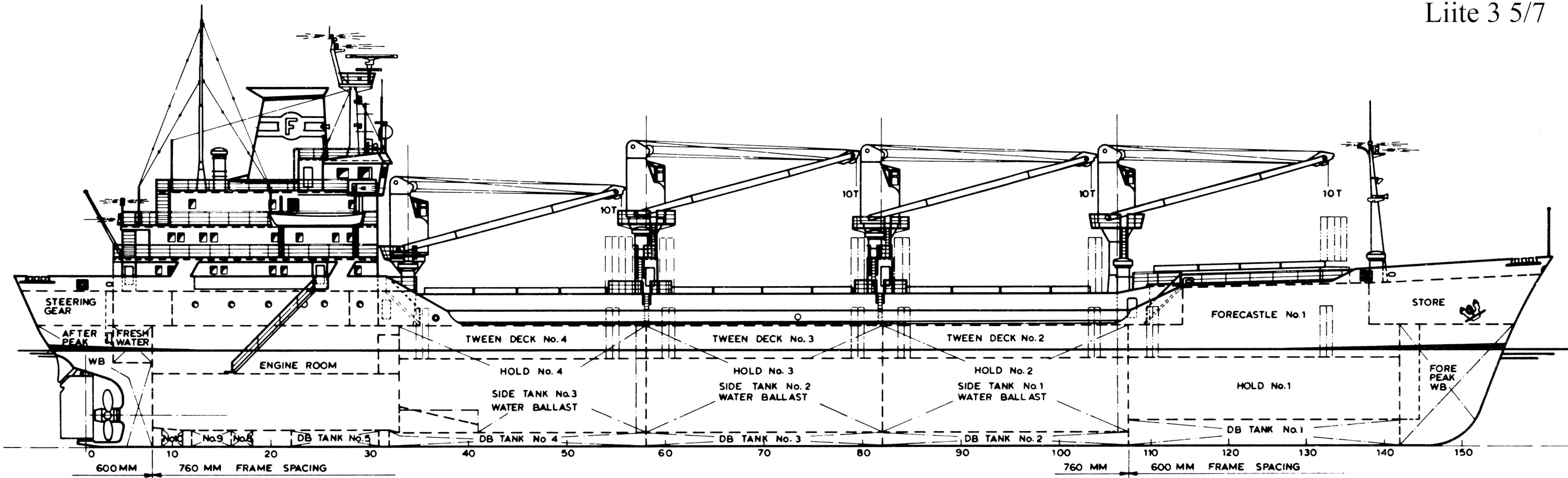
Lower tonnage	Gross		Net	
	Cub. metr.	Reg. ton	Cub. metr.	Reg. ton
International	8770.27	3095.90	5204.77	1837.28
Higher tonnage	Gross		Net	
	Cub. metr.	Reg. ton	Cub. metr.	Reg. ton
International	16118.25	5689.74	8776.30	3098.03
Suez	17524.02	6192.23	12757.98	4508.12
Panama		6159.95		3729.30

NUMBERS OF CONTAINERS:

	20'	40'
Hold No. 1	6	3
Hold No. 2	20	10
Hold No. 3	20	10
Hold No. 4	20	10
Tween deck No. 2	20	10
Tween deck No. 3	20	10
Tween deck No. 4	20	10
Forecastle deck No. 1	16	8
Total in holds	142	71
Hatch No. 2	10	5
Hatch No. 3	10	5
Hatch No. 4	10	5
Total in hatches	30	15
Grand total	172	86



LOADING SCALE								
DRAUGHT		DEAD WEIGHT IN TONS OF 1016 KG	SPEC. GR. OF WATER	SALT WATER		TRANSV META- CENTRE ABOVE MLD BL KM M	DRAUGHT	
FEET	METRES			IMMER- SION TONS/IN	TRIM- MOMENT M-TONS IN		FEET	METRES
27'	8.0	8000		320	7.70		27'	8.0
26'	7.8			310	7.60		26'	7.8
25'	7.5	7000		300	7.50		25'	7.5
24'	7.3			290	7.40		24'	7.3
23'	7.0	6000		280	7.30		23'	7.0
22'	6.8			270	7.20		22'	6.8
21'	6.5	5000		260	7.10		21'	6.5
20'	6.3			250	7.00		20'	6.3
19'	6.0	4000		240	6.90		19'	6.0
18'	5.8			230	6.80		18'	5.8
17'	5.5	3000		220	6.70		17'	5.5
16'	5.3			210	6.60		16'	5.3
15'	5.0	2000		200	6.50		15'	5.0
14'	4.8			190	6.40		14'	4.8
13'	4.5	1000		180	6.30		13'	4.5
12'	4.3			170	6.20		12'	4.3
11'	4.0			160	6.10		11'	4.0
10'	3.8			150	6.00		10'	3.8
9'	3.5			140	5.90		9'	3.5



CAPACITIES OF CARGO SPACES					
NAME OF THE HOLD	GRAIN VOLUME		UNIT VOLUME		CENTRE OF GRAV.
					FROM $\overline{\text{M}}$ ABOVE BL M
	M³	CU FT	M³	CU FT	
Hold No. 1	1170	41330	956	33760	34.21
Hold No. 2	1345	47490	1312	46350	15.94
Hold No. 3	1306	46120	1295	45720	— 2.43
Hold No. 4	1365	48200	1304	46030	— 21.25
TOTAL IN HOLDS	5186	183140	4867	171860	4.68
Forecastle deck	1556	54940	1251	44190	35.25
Tween deck No. 2	1302	45980	1218	43020	16.02
Tween deck No. 3	1212	42790	1177	41550	— 2.35
Tween deck No. 4	1325	46790	1201	42420	— 21.12
TOTAL IN TW. DECKS	5395	190500	4847	171180	7.32
GRAND TOTAL	10580	373640	9714	343040	6.00

CAPACITIES OF WATER BALLAST TANKS

SP. GR. 1,025 T/m³

NAME OF TANK	VOLUME MAX M³	WEIGHT IN TONS à 1000 KG	CENTRE OF GRAVITY		
			— $\overline{\text{M}}$ + M	B.L. M	C.L. M
Fore Peak	134,3	137,6	49,70	5,98	0,00
DB Tank No. 1	368,2	377,4	33,90	1,09	0,00
DB Tank No. 2 P	91,0	93,3	15,63	0,60	— 5,41
DB Tank No. 2 SB	91,0	93,3	15,63	0,60	5,41
DB Tank No. 4 P	82,7	84,8	— 20,94	0,61	— 5,06
DB Tank No. 4 SB	82,7	84,8	— 20,94	0,61	5,06
After Peak	115,1	118,0	— 52,95	7,02	0,00
Sidetank No. 1 P	286,3	293,4	16,01	5,27	— 7,97
Sidetank No. 1 SB	286,3	293,4	16,01	5,27	7,97
Sidetank No. 2 P	280,6	287,6	— 2,51	5,19	— 8,01
Sidetank No. 2 SB	280,6	287,6	— 2,51	5,19	8,01
Sidetank No. 3 P	258,6	265,1	— 20,17	5,56	— 7,96
Sidetank No. 3 SB	258,6	265,1	— 20,17	5,56	7,96
Total of Water Ballast	2616,0	2681,4	3,73	4,22	0,00

CAPACITIES OF FRESH WATER TANKS

SP. GR. 1,00 T/M³

NAME OF THE TANK	VOLUME MAX M³	WEIGHT IN TONS à 1000 kg	CENTRE OF GRAVITY		
			— $\overline{\text{M}}$ + M	B.L. M	C.L. M
DB Tank No. 5 SB	18,3	18,3	— 35,56	0,77	2,91
DB Tank No. 8 (Cooling Water)	7,5	7,5	— 42,69	0,73	0,00
DB Tank No. 9 (Feed Water)	11,0	11,0	— 44,87	0,73	0,00
Fresh Water Tank	67,7	67,7	— 50,99	8,26	0,00
Total of Fresh Water	104,5	104,5	— 47,05	5,62	0,51

CAPACITIES OF HEAVY FUEL OIL TANKS

SP. GR. 0,94 T/M³

NAME OF THE TANK	VOLUME MAX M³	WEIGHT IN TONS à 1000 kg	CENTRE OF GRAVITY		
			— $\overline{\text{M}}$ + M	B.L. M	C.L. M
DB Tank No. 2 CL	123,9	116,4	16,19	0,55	0,00
DB Tank No. 3 CL	123,9	116,4	— 2,81	0,55	0,00
DB Tank No. 3 P	94,8	89,1	— 2,41	0,60	— 5,53
DB Tank No. 3 SB	94,8	89,1	— 2,41	0,60	5,53
H.F.O. Service Tank	10,6	9,9	— 31,34	6,38	— 5,70
H.F.O. Settling Tank	22,7	21,4	— 31,36	7,22	5,97
Total of Heavy Fuel oil	470,7	442,3	0,33	1,02	0,16

CAPACITIES OF DIESEL OIL TANKSP. GR. 0,83 T/M³

NAME OF THE TANK	VOLUME MAX M ³	WEIGHT IN TONS à 1000 kg	CENTRE OF GRAVITY		
			— $\overline{\text{M}}$ + M	B.L. M	C.L. M
DB Tank No. 4 CL	115,3	95,7	— 21,30	0,55	0,00
D.O. Settling Tank	5,3	4,4	— 31,31	7,75	— 7,93
D.O. Service Tank	8,5	7,1	— 31,35	7,91	— 5,03
Total of Diesel oil	129,1	107,2	— 22,37	1,33	— 0,65

CAPACITIES OF LUBRICATING OIL TANKSP. GR. 0,90 T/M³

NAME OF THE TANK	VOLUME MAX M ³	WEIGHT IN TONS à 1000 kg	CENTRE OF GRAVITY		
			— $\overline{\text{M}}$ + M	B.L. M	C.L. M
DB Tank No. 5 CL	8,9	8,0	— 34,35	0,64	0,00
DB Tank No. 6 CL	8,9	8,0	— 38,91	0,64	0,00
Lubr. oil Tank	1,2	1,1	— 47,64	7,14	4,82
Lubr. oil Tank	1,2	1,1	— 47,09	7,14	4,82
Total of Lubricating oil	20,2	18,2	— 37,91	1,41	0,58

CAPACITIES OF OTHER TANKS

NAME OF THE TANK	VOLUME MAX M ³	WEIGHT IN TONS KG	CENTRE OF GRAVITY		
			— $\overline{\text{M}}$ + M	B.L. M	C.L. M
DB Tank No. 5 P (Sludge)	12,3	12,3	— 33,52	0,74	
DB Tank No. 10 (Ka-Me-Wa ol)	3,1	2,8	— 48,00	0,75	
SE Wage Tank	11,6	11,6	— 42,97	4,54	
DB Tank No. 6 P (H.F.O. Overflow)	6,9	6,5	— 36,20	0,76	
DB Tank No. 7 P (L.O. Overflow)	3,5	3,2	— 38,12	0,78	
Cyl. oil Storage T 1	2,0	1,8	— 48,99	7,20	
Cyl. oil Storage T 2	2,0	1,8	— 48,29	7,20	
Compr. oil Tank	0,3	0,3	— 46,49	7,06	
Spec. oil Tank	0,3	0,3	— 45,94	7,06	
HD oil Tank	2,0	1,8	— 48,29	7,22	
Diesel oil Tank	1,0	0,9	— 42,60	15,53	
Lubr. oil Drain Tank	0,6	0,5	— 38,35	1,60	
H.F.O. Leakage Tank	1,0	0,9	— 33,95	1,80	
Exp. T. For syl. cool. w	1,0	1,0	— 39,95	10,00	
Exp. Tank	0,6	0,6	— 40,75	8,20	
C.P. oil	1,0	0,9	— 48,99	7,50	
D.O. For aux. eng.	1,2	1,1	— 45,95	5,10	
Diesel oil Tank	0,3	0,3	— 52,55	11,50	

KOITELI

Owner: Oulu Oy
 Managing owner: Oy Finnlines Ltd Helsinki/Finland
 Builder: Oy Wärtsilä Ab Turku Shipyard Turku/Finland
 Yard No. 1201 Built 1972 Signal letters: OIAK

MAIN DIMENSIONS:

Length over all	118.30 m	388'—1 1/2"
Length betw. perp. (at draught = 7,33 m)	109.20 m	358'—3"
Breadth moulded	18.00 m	59'—1 1/2"
Depth mid to upper deck	9.30 m	30'—6"
Depth mid to second deck	6.77 m	22'—2 1/2"
Draught max.	7.433 m	24'—4 3/4"
Draught acc. to lower tonnage	6.415 m	21'—1 1/2"
Min. draught for navigating in ice forward	2.95 m	9'—8"
Min. draught for navigating in ice aft.	4.9 m	16'—1"
Draught acc. to timber mark	7.821 m	25'—8"

DISPLACEMENTS AND DEADWEIGHTS: (1 ton=1000 kg)

Weight of light ship 3716 t
 — Displacement at summer freeboard draught in seawater at higher tonnage: 10930 t
 — Displacement at summer freeboard draught in seawater at lower tonnage: 9227 t
 — Deadweight at summer freeboard draught in seawater at higher tonnage: 7214 t
 — Deadweight at summer freeboard draught in seawater at lower tonnage: 5511 t

CLASS:

Lloyd's Register of Shipping + 100 A1 + LMC, "UMS"
 Strengthened for navigation in ice, class 1
 Finnish ice class I A Super

MAXIMUM TIMBER LOAD ON THE DECKS:

Forecastle deck	1.04 T/m ²
Forecastle deck on hatch No. 1	1.50 T/m ²
Upper deck on the trunk	1.50 T/m ²
Upper deck abreast the hatches (0.72 T/m ³)	3.30 T/m ²
Upper deck on hatch No. 2	1.50 T/m ²
Upper deck on hatch No. 3	1.50 T/m ²
Upper deck on hatch No. 4	1.50 T/m ²
Second deck	2.40 T/m ²
Double bottom	7.45 T/m ²

MAIN ENGINE PLANT:

Main engine is a 6-cylinder, two-stroke, single acting, direct reversible crosshead marine diesel engine, make and type Wärtsilä-Sulzer 6RD56 with direct fuel injection, developing 5000 BHP at 170 RPM. Bore 560 mm, stroke 1000 mm, M. E. P. 8.95 kp/cm² and mean piston speed 5.67 m/s. Pneumatically remote controlled from the bridge. The engine is arranged for burning heavy fuel oil.

SPEED:

Speed of vessel at the draught 6.40 m with an engine output of 4500 BHP (=90 % of the max. output) is 14.8 knots, when shaft alternator is uncoupled.

FUEL OIL CONSUMPTION

Fuel oil consumption of main engine at continuous output is 157 gr/BHP/h \pm 5 % abt. 17 T/24 h.

PROPELLER

One left handed stainless steel KaMeWa propeller of controllable pitch type. Diameter 3900 mm P 0.7/D 0.77, ear 0.496 and number of blades 4.
One spare blade.

BOILERS:

1 exhaust gas/oil fired boiler capacity 1400/1000 kg/h, max. working pressure 5 kp/cm². Make: Wärtsilä. The above mentioned capacity is achieved with exhaust gas 37000 kg/h at 320° C. Oil fired boiler is burning diesel oil.

AUTOMATION:

The whole engine plant is designed for 16/24 hours unattended service including the following equipment:

- controllable pitch propeller make KaMeWa, with combination stand for bridge remote control.
- automatic power, system of alternators, make Wärtsilä.
- analog monitoring system with 140 points, make Sähköliikkeiden Oy.

POWER PLANT:

2 auxiliary engines make: Wärtsilä type 514 TK, 540 BHP at 600 RPM, fuel oil consumption 155 gr/BHP/h.

2 diesel generators, make: Strömberg, type HSSTL/R11/355 B 16, output each 450 KVA, 600 RPM 400 V, 50 Hz.

1 shaft generator, make: Strömberg type HSSTR/R11/405 B 20, output 450 KVA, 600 RPM, 400 V, 50 Hz.

1 emergency/harbour diesel engine, make: Cummins, type NT-855 P 335, output 200 BHP at 1500 RPM.

1 emergency/harbour generator, make: Strömberg, type HFST/R 6350 PZ B3/B5, output 170 KVA, 400 V, 50 HZ, 1500 RPM.

NAUTICAL EQUIPMENT:

- 1 Gyro compass, type Sirius MB-12
- 1 Autopilot, type Decca Arkas 550 GM
- 1 Radar, type decca RM-S 430 with NSK and refl. plotter.
- 1 Radar, type decca TM-626 with reflection plotter.
- 1 Echo sounder, type Kelvin Hughes MS 39 M/B.
- 1 Log, type SAL-24 with EPTM-2.
- 1 Direction finder, type Elektro Mekano P 179 G EKR 6 goniometer.
- 1 Wireless station, type A/S NERA centralized system 1500 W SSB.
- 1 VHF, type A/S NERA CS-26 M, 55 channels.
- 1 Decca navigator.

FIRE FIGHTING AND DETECTION EQUIPMENT:

- CO₂ in cargo holds, engine room, and paint room.
- Kidde fire detecting system in cargo holds.
- Salwico fire detecting system in accommodation
- Salwico smoke detecting system in engine room.

CARGO HOLDS:

Holds have been designed for carrying paper, pulp and containers. Bulkheads are plywood covered. All surfaces are painted.

CARGO HOLD VENTILATION

All holds have mechanical ventilation with two reversible electric axial fans. Total capacity of ventilation has been dimensioned for 20 changes per hour for empty holds.

DECK CRANES:

4 electric hydraulic deck cranes of Wärtsilä type 10—16. Lifting capacity 10 tons at a speed of 0—42 m/min. Maximum radius 16 m.

HATCH COVERS:

All hatches are fitted with hydraulically operated steel covers of folding type, manufactured by Navire.

No. 1 Forecastle	12.59 x 11.00 m
Nos. 2, 3 and 4 upper deck	13.67 x 14.00 m
No. 1 second deck	12.59 x 6.50 m
Nos. 2, 3 and 4 second deck	13.67 x 13.40 m

WINDLASS:

1 hydraulic windlass of Norwinch type 1 A 45/50—50/U2.

MOORING WINCHES:

2 hydraulic mooring winches of Norwinch type MF-50 with two drums. Capacity 5 tons at a speed of 0—29 m/min and 2 tons at 0—58 m/min.
Slack rope speed 0—68 m/min.

STEERING GEAR:

A four ram electric hydraulic steering gear of Tebul type C 25 EV with two pump units. Maximum rudder torque 25 TM.

CREW NUMBER:

All included 20

LIFEBOATS AND RAFT:1 motor and 1 rowing lifeboat of fibre glass,
each for 30 persons.

1 life raft for 15 persons.

RESERVE BEDS:

Owner's cabin 2 beds

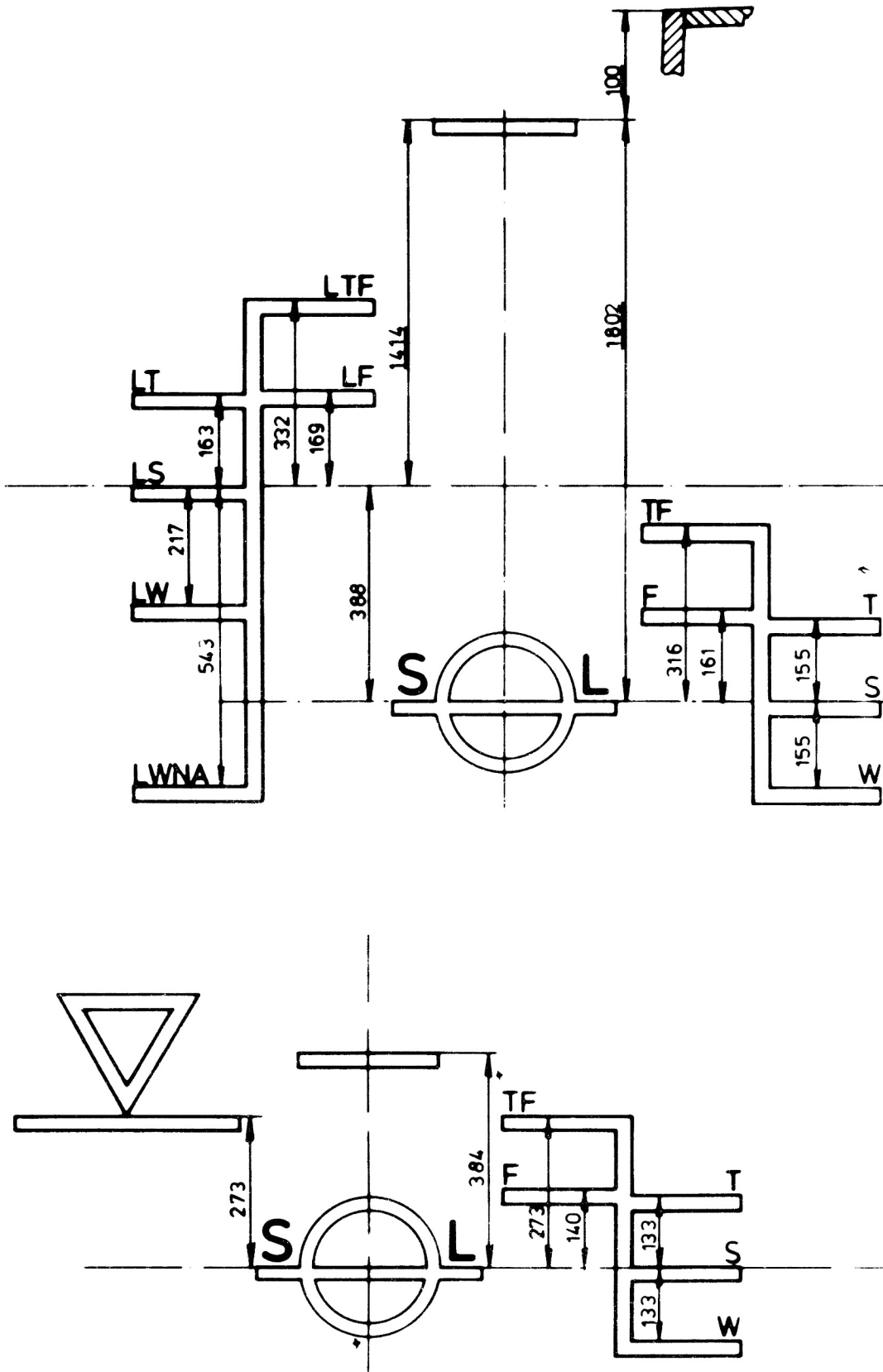
Hospital 2 beds

Repair men 2 beds

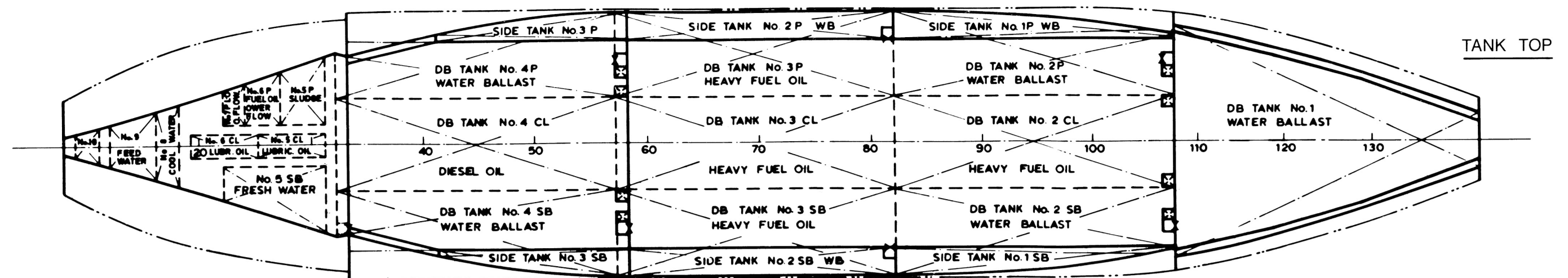
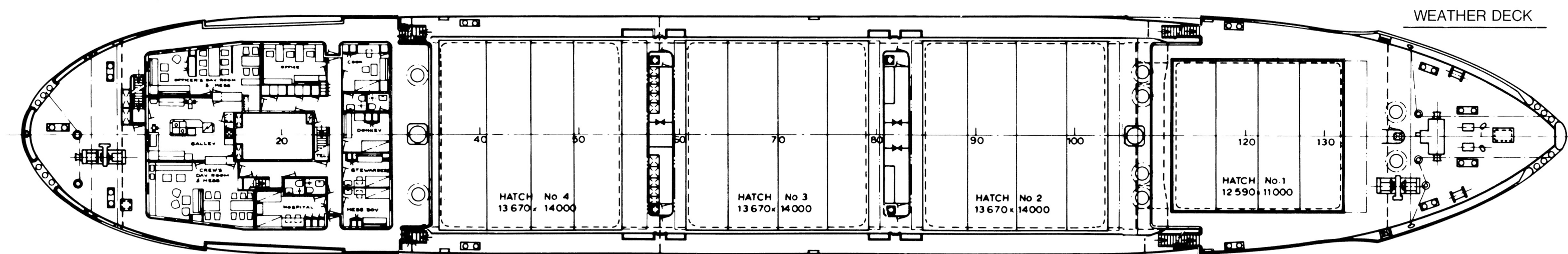
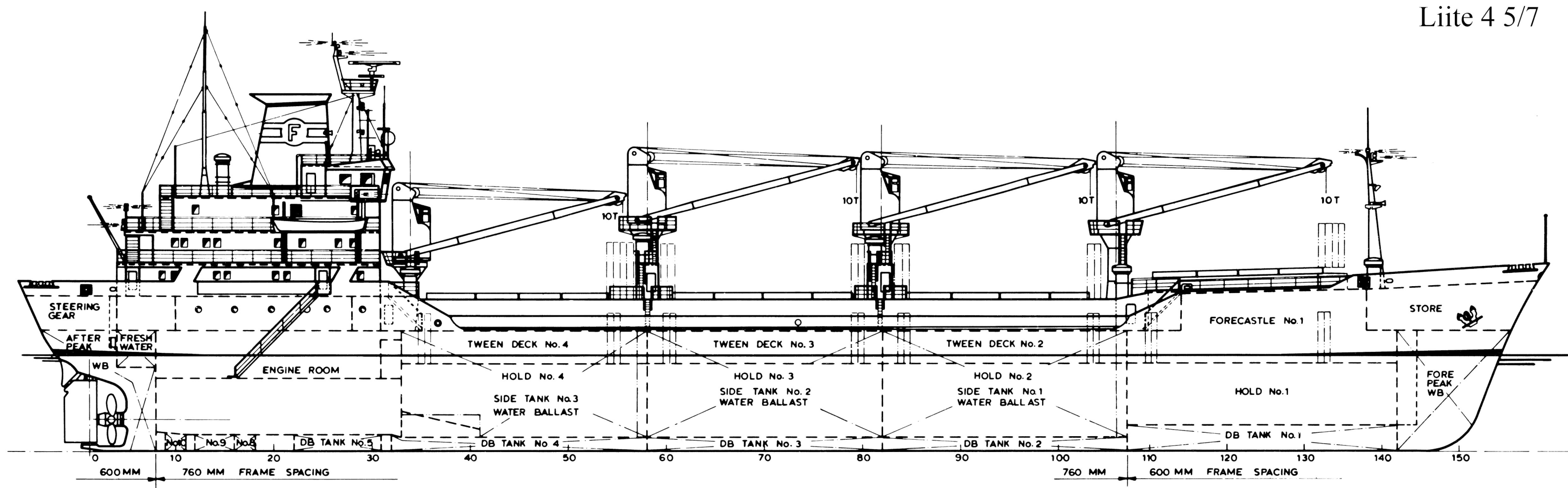
Lower tonnage	Cub. metr.	Gross Reg. ton	Cub. metr.	Net Reg. ton
International	8770.27	3095.90	5204.77	1837.28
Higher tonnage	Cub. metr.	Gross Reg. ton	Cub. metr.	Net Reg. ton
International	16118.25	5689.74	8776.30	3098.03
Suez	17524.02	6192.23	12757.98	4508.12
Panama		6159.95		3729.30

NUMBERS OF CONTAINERS:

	20'	40'
Hold No. 1	6	3
Hold No. 2	20	10
Hold No. 3	20	10
Hold No. 4	20	10
Tween deck No. 2	20	10
Tween deck No. 3	20	10
Tween deck No. 4	20	10
Forecastle deck No. 1	16	8
Total in holds	142	71
Hatch No. 2	10	5
Hatch No. 3	10	5
Hatch No. 4	10	5
Total in hatches	30	15
Grand total	172	86



LOADING SCALE									
DRAUGHT		DEAD WEIGHT	SPEC. GR. OF WATER	SALT WATER		TRANSV. META-CENTRE	DRAUGHT		
FEET	METRES	IN TONS OF 1016 KG	OF WATER	IMMER-SION TONS/IN	TRIM-MOMENT M. TONS/IN	ABOVE MLD BL KM M	FEET	METRES	
27'	8.0	8000		43.0	320	7.70	27'	8.0	
26'	7.9						26'	7.9	
25'	7.6						25'	7.6	
24'	7.3	7000		42.0	290	7.50	24'	7.3	
23'	7.0						23'	7.0	
22'	6.7	6000		41.0	270	7.40	22'	6.7	
21'	6.4						21'	6.4	
20'	6.1	5000		40.0	250	7.30	20'	6.1	
19'	5.8						19'	5.8	
18'	5.5	4000		39.0	230	7.20	18'	5.5	
17'	5.2						17'	5.2	
16'	4.9	3000		38.0	210	7.10	16'	4.9	
15'	4.6						15'	4.6	
14'	4.3	2000		37.0	200	7.00	14'	4.3	
13'	4.0						13'	4.0	
12'	3.7	1000					12'	3.7	
11'	3.4						11'	3.4	
10'	3.1						10'	3.1	
9'	2.8						9'	2.8	
25	7.6						25	7.6	



CAPACITIES OF CARGO SPACES

NAME OF THE HOLD	GRAIN VOLUME		UNIT VOLUME		CENTRE OF GRAV.	
					FROM M	ABOVE BL M
	M ³	CU FT	M ³	CU FT		
Hold No. 1	1170	41330	956	33760	34.21	4.15
Hold No. 2	1345	47490	1312	46350	15.94	3.64
Hold No. 3	1306	46120	1295	45720	— 2.43	3.64
Hold No. 4	1365	48200	1304	46030	— 21.25	3.65
TOTAL IN HOLDS	5186	183140	4867	171860	4.68	3.74
Forecastle deck	1556	54940	1251	44190	35.25	9.66
Tween deck No. 2	1302	45980	1218	43020	16.02	9.16
Tween deck No. 3	1212	42790	1177	41550	— 2.35	9.15
Tween deck No. 4	1325	46790	1201	42420	— 21.12	9.16
TOTAL IN TW. DECKS	5395	190500	4847	171180	7.32	9.29
GRAND TOTAL	10580	373640	9714	343040	6.00	6.51

CAPACITIES OF WATER BALLAST TANKSSP. GR. 1,025 T/m³

NAME OF TANK	VOLUME MAX M ³	WEIGHT IN TONS à 1000 KG	CENTRE OF GRAVITY		
			— M +	B.L. M	C.L. M
Fore Peak	134,3	137,6	49,70	5,98	0,00
DB Tank No. 1	368,2	377,4	33,90	1,09	0,00
DB Tank No. 2 P	91,0	93,3	15,63	0,60	— 5,41
DB Tank No. 2 SB	91,0	93,3	15,63	0,60	5,41
DB Tank No. 4 P	82,7	84,8	— 20,94	0,61	— 5,06
DB Tank No. 4 SB	82,7	84,8	— 20,94	0,61	5,06
After Peak	115,1	118,0	— 52,95	7,02	0,00
Sidetank No. 1 P	286,3	293,4	16,01	5,27	— 7,97
Sidetank No. 1 SB	286,3	293,4	16,01	5,27	7,97
Sidetank No. 2 P	280,6	287,6	— 2,51	5,19	— 8,01
Sidetank No. 2 SB	280,6	287,6	— 2,51	5,19	8,01
Sidetank No. 3 P	258,6	265,1	— 20,17	5,56	— 7,96
Sidetank No. 3 SB	258,6	265,1	— 20,17	5,56	7,96
Total of Water Ballast	2616,0	2681,4	3,73	4,22	0,00

CAPACITIES OF FRESH WATER TANKSSP. GR. 1,00 T/M³

NAME OF THE TANK	VOLUME MAX M ³	WEIGHT IN TONS à 1000 kg	CENTRE OF GRAVITY		
			— M +	B.L. M	C.L. M
DB Tank No. 5 SB	18,3	18,3	— 35,56	0,77	2,91
DB Tank No. 8 (Cooling Water)	7,5	7,5	— 42,69	0,73	0,00
DB Tank No. 9 (Feed Water)	11,0	11,0	— 44,87	0,73	0,00
Fresh Water Tank	67,7	67,7	— 50,99	8,26	0,00
Total of Fresh Water	104,5	104,5	— 47,05	5,62	0,51

CAPACITIES OF HEAVY FUEL OIL TANKSSP. GR. 0,94 T/M³

NAME OF THE TANK	VOLUME MAX M ³	WEIGHT IN TONS à 1000 kg	CENTRE OF GRAVITY		
			— M +	B.L. M	C.L. M
DB Tank No. 2 CL	123,9	116,4	16,19	0,55	0,00
DB Tank No. 3 CL	123,9	116,4	— 2,81	0,55	0,00
DB Tank No. 3 P	94,8	89,1	— 2,41	0,60	— 5,53
DB Tank No. 3 SB	94,8	89,1	— 2,41	0,60	5,53
H.F.O. Service Tank	10,6	9,9	— 31,34	6,38	— 5,70
H.F.O. Settling Tank	22,7	21,4	— 31,36	7,22	5,97
Total of Heavy Fuel oil	470,7	442,3	0,33	1,02	0,16

CAPACITIES OF DIESEL OIL TANKSP. GR. 0,83 T/M³

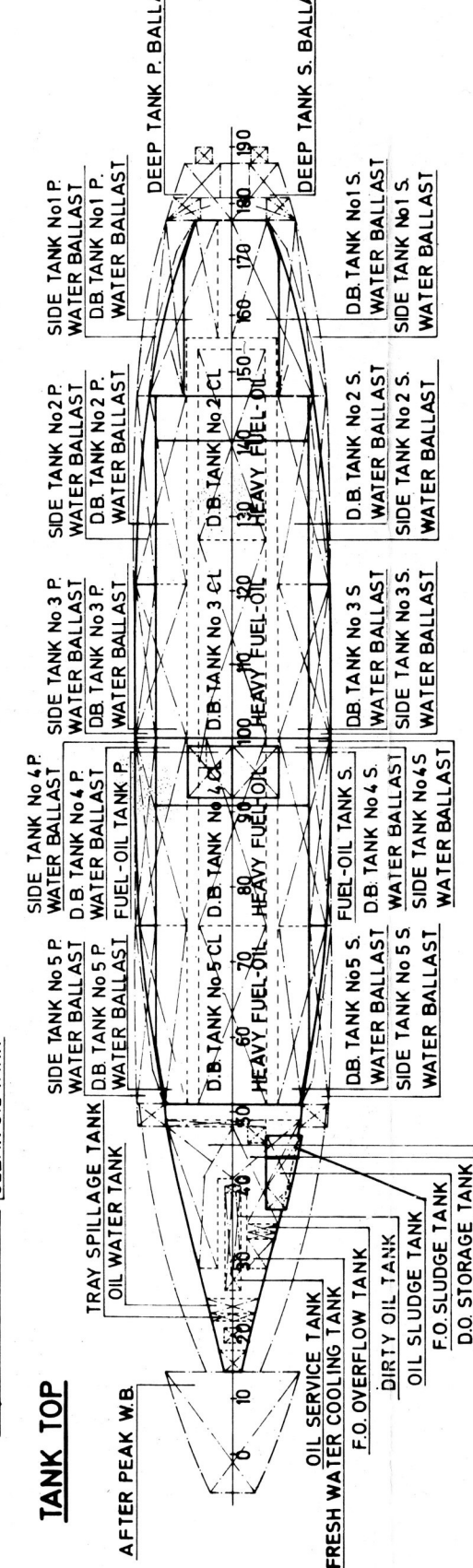
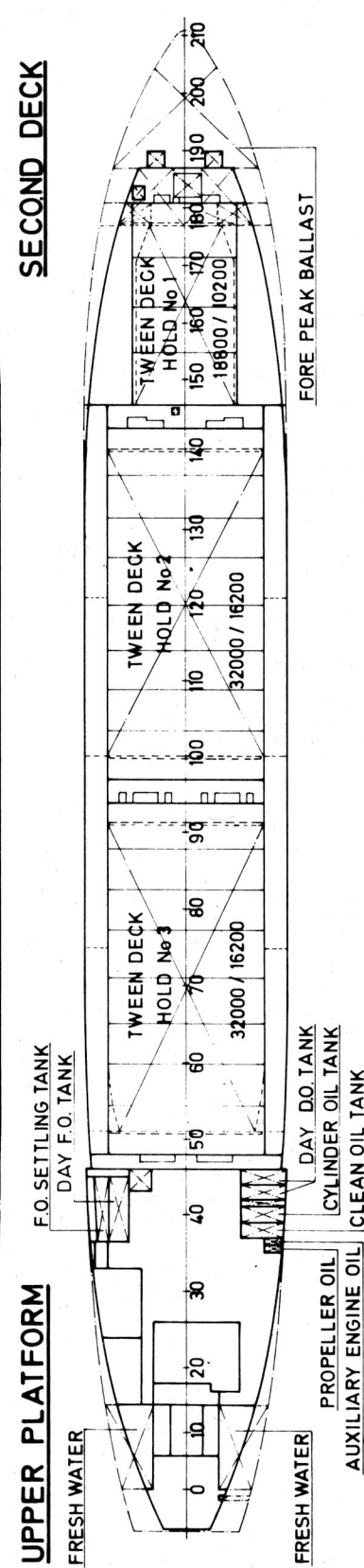
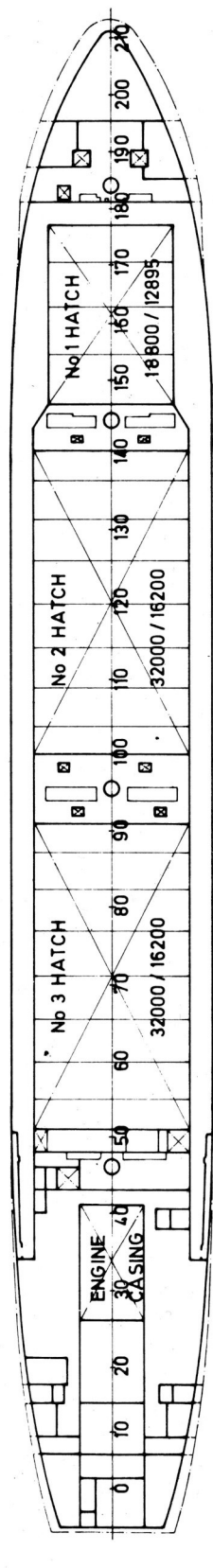
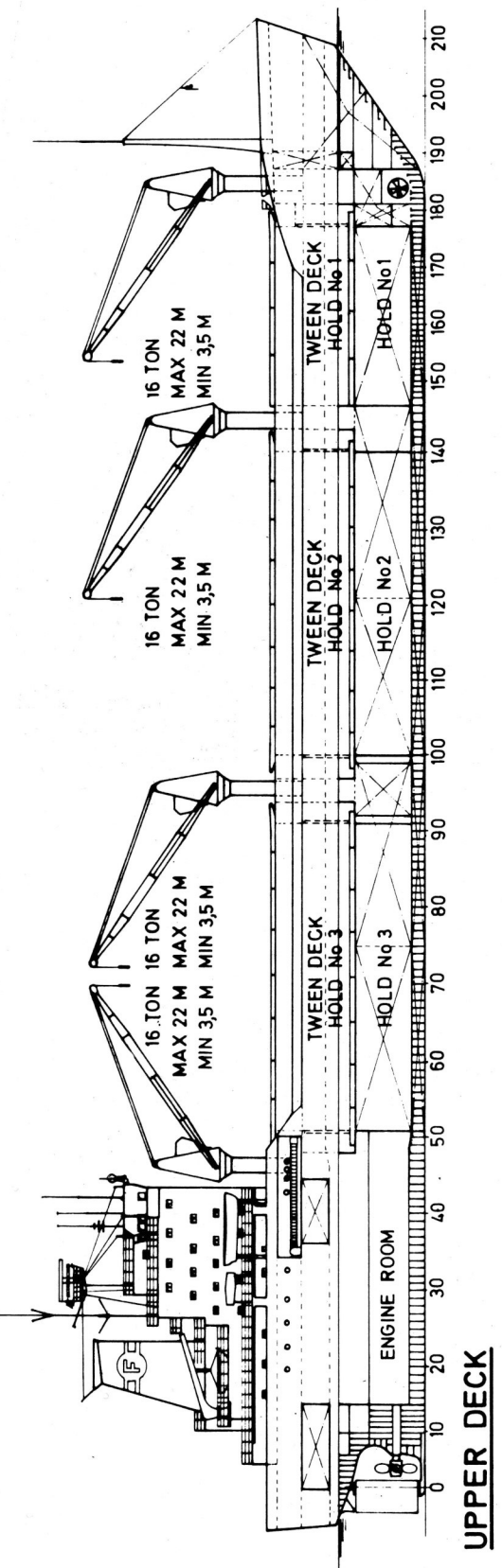
NAME OF THE TANK	VOLUME MAX M ³	WEIGHT IN TONS à 1000 kg	CENTRE OF GRAVITY		
			— \bar{x} + M	B.L. M	C.L. M
DB Tank No. 4 CL	115,3	95,7	— 21,30	0,55	0,00
D.O. Settling Tank	5,3	4,4	— 31,31	7,75	— 7,93
D.O. Service Tank	8,5	7,1	— 31,35	7,91	— 5,03
Total of Diesel oil	129,1	107,2	— 22,37	1,33	— 0,65

CAPACITIES OF LUBRICATING OIL TANKSP. GR. 0,90 T/M³

NAME OF THE TANK	VOLUME MAX M ³	WEIGHT IN TONS à 1000 kg	CENTRE OF GRAVITY		
			— \bar{x} + M	B.L. M	C.L. M
DB Tank No. 5 CL	8,9	8,0	— 34,35	0,64	0,00
DB Tank No. 6 CL	8,9	8,0	— 38,91	0,64	0,00
Lubr. oil Tank	1,2	1,1	— 47,64	7,14	4,82
Lubr. oil Tank	1,2	1,1	— 47,09	7,14	4,82
Total of Lubricating oil	20,2	18,2	— 37,91	1,41	0,58

CAPACITIES OF OTHER TANKS

NAME OF THE TANK	VOLUME MAX M ³	WEIGHT IN TONS KG	CENTRE OF GRAVITY		
			— \bar{x} + M	B.L. M	C.L. M
DB Tank No. 5 P (Sludge)	12,3	12,3	— 33,52	0,74	
DB Tank No. 10 (Ka-Me-Wa ol)	3,1	2,8	— 48,00	0,75	
SE Wage Tank	11,6	11,6	— 42,97	4,54	
DB Tank No. 6 P (H.F.O. Overflow)	6,9	6,5	— 36,20	0,76	
DB Tank No. 7 P (L.O. Overflow)	3,5	3,2	— 38,12	0,78	
Cyl. oil Storage T 1	2,0	1,8	— 48,99	7,20	
Cyl. oil Storage T 2	2,0	1,8	— 48,29	7,20	
Compr. oil Tank	0,3	0,3	— 46,49	7,06	
Spec. oil Tank	0,3	0,3	— 45,94	7,06	
HD oil Tank	2,0	1,8	— 48,29	7,22	
Diesel oil Tank	1,0	0,9	— 42,60	15,53	
Lubr. oil Drain Tank	0,6	0,5	— 38,35	1,60	
H.F.O. Leakage Tank	1,0	0,9	— 33,95	1,80	
Exp. T. For syl. cool. w	1,0	1,0	— 39,95	10,00	
Exp. Tank	0,6	0,6	— 40,75	8,20	
C.P. oil	1,0	0,9	— 48,99	7,50	
D.O. For aux. eng.	1,2	1,1	— 45,95	5,10	
Diesel oil Tank	0,3	0,3	— 52,55	11,50	



CARGO HOLDS (TWEENDECK PANELS CLOSED)	BETWEEN FRAMES	HOLD CAPACITIES			
		GRAIN		BALE	
		M ³	FT ³	M ³	FT ³
HOLD N°1	146-177	1010,5	35685	1009,2	35541
HOLD N°2	100-140	2801,4	98935	2801,4	98935
HOLD N°3	51-91	2771,8	97886	2771,8	97886
HOLDS TOTAL		6583,7	232508	6582,4	232464
TWEENDECK N°1	146-177	2015,9	71195	2015,9	71195
TWEENDECK N°2	100-140	4089,1	144414	4077,2	143991
TWEENDECK N°3	51-91	4089,1	144414	4077,2	143991
TWEENDECKS TOTAL		10194,2	360019	10170,4	359177
TOTAL		16777,9	592527	16752,8	591641

CARGO HOLDS (TWEENDECK PANELS OPEN)	BETWEEN FRAMES	HOLD CAPACITIES			
		GRAIN		BALE	
		M ³	FT ³	M ³	FT ³
HOLD N°1	146-177	3120,8	110213	3114,4	109987
HOLD N°2	100-140	7356,4	259730	7345,2	259403
HOLD N°3	51-91	7324,6	258677	7313,0	258266
TOTAL		17799,9	628620	17772,6	627656

SHIP IN LIGHT CONDITION	
MEAN DRAUGHT	3,297
DRAUGHT FORWARD	1,157
DRAUGHT AFT	5,535
LIGHT WEIGHT (TONS OF 1000 KG)	6,795

DEADWEIGHT	
AT SUMMER LOAD LINE	MOULDED DRAUGHT (M)
OPEN	6,846
CLOSED	9,130
TONS	
1000 KG	8,776
1016 KG	8,638
1016 KG	14,703

CONTAINERS	IN HOLDS		ON HATCH COVERS	
	NUMBER		NUMBER	
	20' AND 40'	20'	20' AND 40'	20'
HOLD N°1	—	—	5/5	15
HOLD N°2	30/60	150	6/12	30
HOLD N°3	25/60	145	6/12	30
TOTAL	55/120	295	17/29	75

NOTE: THE NUMBER OF CONTAINERS ON HATCH COVERS ARE ONLY LOADED ONES

DECK CARGO (HEIGHT 1,80 M.)	BETWEEN FRAMES	CAPACITIES	
		TIMBER	
		M ³	FT ³
ON HATCH COVER N°1	145-181	519,9	18362
ON HATCH COVER N°2	96-143	1097,9	38774
ON HATCH COVER N°3	48-94	1105,4	39037
TOTAL		2723,2	96173

MISCELLANEOUS		
TANK	LOCATION	VOLUME M ³
D.O. DAY TANK BOILER	3rd PLAT DK	4,04
D.O. DAY TANK EMERG. E.	1st PLAT DK	3,50
F.O. DAY TANK BOILER	3rd PLAT DK	7,22
RETURN COLLECTOR	2nd PLAT	0,40
STERN TUBE - OIL	2nd PLAT	0,50
COMPRESSOR - OIL	2nd PLAT	0,30
TURBINE - OIL	2nd PLAT	0,30
CLEANING LIQUID	2nd PLAT	0,30
GEAR - OIL	2nd PLAT	0,30
HYDRAULIC - OIL	Upper Deck	0,50
PURIFIER TANK FOR A.E.	1st PLAT	0,50
OIL STORE T. HYD. MACHINERY	Under Tank	1,38

TONNAGE				
	INTERNATIONAL	PANAMA	SUEZ	
GROSS	6762,25	12385,08	13767,97	13338,20
NET	3494,58	6428,88	9259,50	8566,38

FUEL-OIL ρ = 0,920	BETWEEN FRAMES	TANK CAPACITIES			
		VOLUME		TONS	
		M ³	FT ³	1000 KG	1016 KG
DAY TANK P	365-45	29,52	1043	27,16	26,73
SETTLING TANK P	365-45	95,78	3383	88,12	86,73
DEEP TANK P	92-99	151,56	5352	139,43	137,24
DEEP TANK S	92-99	153,98	5438	141,66	139,43
D.B. TANK N°2 CENTRE	127-154	192,21	6791	176,83	174,04
D.B. TANK N°3 CENTRE	96-127	209,87	7412	193,08	190,04
D.B. TANK N°4 CENTRE	75-100	188,42	6654	173,35	170,62
D.B. TANK N°5 CENTRE	51-75	183,82	6492	169,12	166,45
TOTAL		1205,16	42565	1108,75	1091,28
OVERFLOW TANK S	34-36	2,48	88	2,28	2,25

DIESEL-OIL ρ = 0,880	BETWEEN FRAMES	TANK CAPACITIES			
		VOLUME		TONS	
		M ³	FT ³	1000 KG	1016 KG
DAY TANK S	44-46	21,40	756	18,83	18,53
DAY TANK S	42-44	21,15	747	18,82	18,33
STORAGE TANK S	40-46	75,93	2717	67,70	65,63
STORAGE TANK D.B. P	29-48	78,08	2757	68,71	67,62
STORAGE TANK D.B. S	35-49	64,76	2287	56,99	55,09
TOTAL		262,63	9264	230,85	227,20
F.O. AND D.O. SLUDGE TANK S	40-47	26,12	922	22,98	22,62
F.O. AND D.O. SLUDGE TANK S	37-45	26,12	922	22,98	22,62

OIL ρ = 0,900	BETWEEN FRAMES	TANK CAPACITIES			
		VOLUME		TONS	
		M ³	FT ³	1000 KG	1016 KG
SERVICE TANK P	26-39	12,90	456	11,61	11,43
DRY TANK S	29-40	9,57	338	8,61	8,48
CYLINDER TANK S	39-41	20,71	731	18,64	18,34
CLEAN TANK S	37-39	20,39	720	18,35	18,06
PROPELLER TANK CENTRE	19-21	2,27	80	2,04	2,01
AUX. ENGINE TANK S	36-37	4,57	161	4,11	4,05
PROPELLER TANK S	35-36	4,52	160	4,07	4,00
TOTAL		74,93	2645	67,43	66,37
TRAY SPILLAGE TANK P	22-23	2,12	75	1,90	1,88
FILTER DRAINAGE TANK S	22-23	2,12	75	1,90	1,88
SLUDGE TANK S	37-40	8,38	295	7,5	7,22
SLUDGE TANK S	45-47	8,38	295	7,54	7,42

WATER BALLAST ρ = 1,025	BETWEEN FRAMES	TANK CAPACITIES			
		VOLUME		TONS	
		M ³	FT ³	1000 KG	1016 KG
FORE PEAK	187-—	564,10	19922	578,20	569,10
D.B. TANK N°1 P	146-177	81,14	2866	83,17	81,85
D.B. TANK N°1 S	146-177	105,33	3720	107,57	106,27
D.B. TANK N°2 P	121-146	111,72	3945	114,51	112,71
D.B. TANK N°2 S	121-146	111,72	3946	114,51	112,71
D.B. TANK N°3 P	100-121	111,35	3932	114,13	112,34
D.B. TANK N°3 S	100-121	111,35	3932	114,13	112,34
D.B. TANK N°4 P	75-100	126,07	4452	129,22	127,19
D.B. TANK N°4 S	75-100	126,07	4452	129,22	127,19
D.B. TANK N°5 P	49-75	75,10	2653	76,59	75,78
D.B. TANK N°5 S	49-75	75,10	2653	76,59	75,78
SIDE TANK N°1 P	146-177	345,19	12191	353,82	348,25
SIDE TANK N°1 S	146-177	345,19	12191	353,82	348,25
SIDE TANK N°2 P	121-146	251,30	8875	257,58	253,53
SIDE TANK N°2 S	121-146	251,30	8875	257,58	253,53
SIDE TANK N°3 P	100-121	233,12	8233	238,95	235,18
SIDE TANK N°3 S	100-121	233,12	8233	238,95	235,18
SIDE TANK N°4 P	75-100	275,39	9726	282,27	277,83
SIDE TANK N°4 S	75-100	275,39	9726	282,27	277,83
SIDE TANK N°5 P	51-75	226,83	8011	232,50	228,84
SIDE TANK N°5 S	51-75	226,83	8011	232,50	228,84
DEEP TANK P	177-187	86,21	3045	86,37	86,98
DEEP TANK S	177-187	83,50	2949	85,59	84,24
AFTER PEAK	—	15	280,59	9,909	287,61
TOTAL		4713,01	166449	4830,85	4754,82

FRESH WATER ρ = 1,000	BETWEEN FRAMES	TANK CAPACITIES			
		VOLUME		TONS	
		M ³	FT ³	1000 KG	1016 KG
FRESH WATER TANK P	0-15	90,83	3208	90,83	89,40
FRESH WATER TANK S	0-15	90,83	3208	90,83	89,40
DRINKING WATER TANK S	15-21	20,82	735	20,82	20,49
FEEDING WATER STORAGE TANK P	15-20	16,01	565	16,01	15,76
PISTON COOLING F.W. TANK S	29-33	7,07	250	7,07	6,96
TOTAL		225,55	7966	225,55	222,01
OILY WATER TANK	23-25	9,50	336	9,50	9,35

FINNLINE'S CARGO-LINER

«POKKINEN»

OWNERS: OULU OSAKEYHTIÖ

MANAGING OWNERS: OY FINNLINE'S LTD, HELSINKI / FINLAND

BUILDER: S. A. JULIANA CONSTRUCTORA GIJONESA, GIJON / SPAIN

YARD N° 257, BUILT 1980

MAIN DIMENSIONS:

LENGTH OVER ALL	159,15 m
LENGTH CLASSIFICATION	156,92 m
LENGTH BETWEEN P.P. (D=9,13 m)	151,61 m
BREADTH MOULDED	21,00 m
DEPTH TO UPPER DECK	12,60 m
DEPTH TO SECOND DECK	7,235 m
DRAUGHT MOULDED AS OPEN	6,846 m
DRAUGHT MOULDED AS CLOSED	9,13 m
MIN DRAUGHT FOR NAVIGATING IN ICE FORWARD	4,50 m
MIN DRAUGHT FOR NAVIGATING IN ICE AFT	5,40 m

CLASS

LLOYD'S REGISTER +100 A1 (ICE CLASS 1A SUPER STRENGTHENING FOR ORE CARGO) LMC AND UMS FINNISH-SWEDISH ICE CLASS 1A SUPER THE VESSEL TO FULFILL THE CANADIAN REQUIREMENTS FOR VESSEL TYPE A FOR OPERATING IN THE ARCTIC CONTROL ZONES 6 AND 13

MAIN ENGINE

ONE 6 CYLINDER 2 STROKE SINGLE ACTING REVERSIBLE CROSS HEAD MARINE DIESEL ENGINE AESA SULZER 6RND-68 FRESH WATER COOLED CYLINDER DIAMETER... 680 mm. STROKE... 1200 mm. SUPERCHARGED BY 1 BBC TURBOBLOWER, VTR-631 MAX CONT RATING 9900 BHP AT 150 R.P.M MEAN EFF PRESS 10,9 KG/cm² MAX FUEL-OIL VISCOSITY 3500 SEC RT (100°F)

PROPELLER

ONE CPP WITH STAINLESS STEEL BLADES TYPE KAMEWA PROPELLER DIAMETER 4750 mm

SPEED

TRIAL SPEED 16 KNOTS AT MEAN DRAUGHT 7,30 m WITH MAIN ENGINE OUTPUT 8415 B.H.P

FUEL-OIL CONSUMPTION

FUEL-OIL CONSUMPTION OF THE MAIN ENGINE AT 9000 B.H.P OUTPUT IS 156 G/B.H.P/H + 3% MARGIN ~ 34 T/24 H (INCL SHAFT GENERATOR) DIESEL-OIL CONSUMPTION OF THE AUXILIARY ENGINES IN HARBOUR IS ABOUT 2,7 T/24 H

STEAM BOILER

ONE EXHAUST GAS STEAM BOILER WITH-OIL BURNER TYPE AALBORG AQ-5 TOTAL RATING... 3500 KG/H WORKING PRESSURE... 7 KG/cm² ONE FUEL BURNER WEISHAUP T MONARCH RMS 7 VMDU

AUX. MACHINERY

TWO DIESEL GENERATOR SETS EACH CONSISTING OF ONE 6 CYLINDER 4 STROKE MARINE DIESEL ENGINE WÄRTSILÄ 624 TS OUTPUT 1000 B.H.P AT 750 R.P.M SUPERCHARGED BY 1 TURBOBLOWER BBC VTR 200 AND ONE GENERATOR SIEMENS 1 FB 3 344-8 OUTPUT 800 KVA AT 750 R.P.M. VOLTAGE 3x400 V, 50 HZ POWER FACTOR 0,8

ONE SHAFT GENERATOR SIEMENS 1 FB 3 326-8 OUTPUT 600 KVA AT 750 R.P.M

EMERGENCY AND HARBOUR SET ONE 6 CYLINDER 4 STROKE MARINE DIESEL ENGINE SKL 6VDI 8/15 A1 OUTPUT 306 HP (DIN 6270 A) AT 1500 R.P.M SUPERCHARGED BY TURBOBLOW VEB KB COUPLED TO GENERATOR SIEMENS 1 FB 3 3266-4 OUTPUT 250 KVA AT 1500 R.P.M

STARTING AIR COMPRESSOR

2 COMPRESSORS HAMWORTHY-ABC 2 TF 5 TWO CYLINDER AIR FLOW... 195 m³/H FINAL PRESSURE... 30 KG/cm²

CENTRAL HEATING

1 HOT WATER BOILER FERROLI AGS-350 PRODUCTION 350 000 KCAL/H EQUIPPED WITH A MONARCH BURNER TYPE L3V2D-65

FIRE FIGHTING AND DETECTING EQUIPMENT

CO₂ IN CARGO HOLDS LIGHT FOAM SYSTEM IN ENGINE ROOM HALON EXTINGUISHING FOR ENGINE CONTROL ROOM SALWICO-STROMBERG FIRE DETECTING SYSTEM IN ACCOMMODATION SALWICO-STROMBERG FIRE DETECTING SYSTEM IN ENGINE ROOM CERVERUS-PASA FIRE DETECTING SYSTEM IN CARGO HOLDS

BOW THRUSTER

1 CONTROLABLE PITCH BOW THRUSTER KAMEWA 900/2000/AS-CP PROPELLER DIAMETER 2000 mm, N° OF BLADES 4 ELECTRIC MOTOR 900 BHP

AUTOMATION

AUTOMATION PLANT DESIGNED TO COMPLY WITH UMS CLASSIFICATION OF LRS AUTOMATION SYSTEM OF THE POWER GENERATING PLANT SIEMENS ANALOG DATA SYSTEM WITH 90 MEASURING POINTS AND 197 ALARM POINTS MALKA

NAUTICAL EQUIPMENT

1 GYROCOMPASS SPERRY MK-37 1 RAYTHEON RADAR MODEL TM/CPA 1660/155 1 RAYTHEON RADAR MODEL TM/CPA 1645/9 X 1 INTERCONNECTION SYSTEM FOR RAYTHEON RADARS 1 AUTOPILOT DECCA ARKAS 550 GM FOR GYRO AND MAGNETIC COMPASS OPERATION 1 RADIO DIRECTION FINDER KODEN KS-500/A 1 ECHOSOUNDER MARCONI MARINE SEACHART/SEASCAPE WITH 2 TRANSDUCERS 1 ANEMOMETER CARL TH MALLING TYPE 878/874 1 ELECTRIC LOG EQUIPMENT SAL 42/24 1 WEATHER CHART RECORDER KODEN TYPE FX-750 1 RADIOTELEGRAPH EQUIPMENT NERA IN CONSOLE TYPE CRS-3 AND COMPOSED BY 1 MS-19 SYNTAX 1500 W MAIN TRANSMITTER 1 M-490 SYNT-MAIN RECEIVER 1 RS-110 SPARE/EMERGENCY TRANSMITTER 1 RR-1/1004-SPARE AND EMERGENCY RECEIVER 1 MARCONI MARINE LIFE BOAT RADIO SURVIVOR II 2 VHF RADIOTELEPHONE ITT STR-65 1 HELICOPTER VHF ITT MARINE W-15 AM 1 SIEMENS SELECTIVE CALL E 830/830 Cx8 1 RADIOTELEPHONE DANCOM RRT-101-200 W

STEERING GEAR

ONE PISTON TYPE ELECTROHYDRAULIC STEERING GEAR WÄRTSILÄ CG 63 EV 63 TM TORQUE

MOORING WINCHES

TWO HYDRAULIC WINDLASSES TYPE AMF-120/51-56/56 OF 12,8 TONS PULL AT 0-26 M/MIN TWO HORIZONTAL HYDRAULIC WINCHES TYPE MF-120 OF 12,0 TONS PULL AT 0-26 M/MIN MAKE AESA NORWINCH

DECK CRANES

FOUR 16 TON ELECTROHYDRAULIC CRANES HYDRAULIK MAKE TYPE KH-1622 MAXIMUM REACH 22 m MINIMUM REACH 3,5 m SPEEDS: 16 TONS 30 m/min 8 TONS 45 m/min 3 TONS 90 m/min

HATCHES

WEATHER DECK 3 END MULTIFOLDING TYPE HATCHES MAKE AESA/MAC GREGOR

DECK LOAD 175 T/m² TWO TIERS OF CONTAINERS OF 20'x8'x8', 20'x8'x8'6", 40'x8'x8', 40'x8'x8'6" TWEENDECK 3 END MULTIFOLDING TYPE HATCHES MAKE AESA/MAC GREGOR

DECK LOAD 391 T/m² FORKLIFT TRUCK, WEIGHT ON FORWARD AXLE MAX 7,4 TONS

CARGO HOLDS

HOLDS ARE SPECIALLY DESIGNED FOR THE CARRIAGE OF PAPER, TIMBER, CONTAINERS AND ORE

CARGO HOLD VENTILATION

CARGO HOLDS HAVE MECHANICAL VENTILATION THE AIR IN HOLDS BEING CHANGED 20 TIMES REFERRED TO EMPTY HOLDS THE VENTILATION SYSTEM IS FITTED WITH RECIRCULATION FLAPS CONTROL OF VENTILATION ON BRIDGE

LIFEBOAT CAPACITY

2 MOTOR BOATS EACH FOR 47 PERSONS 2 RIGID LIFE-RAFT FOR 20 PERSONS 1 INFLATABLE LIFE-RAFT FOR 6 PERSONS BALLAST CONDITION FULL SUPPLIES (DRAUGHT AFT 33,864 M) BALLAST CONDITION 10% SUPPLIES (DRAUGHT AFT 34,764 M) (THE TILTING TRANSMITTER AERIAL IS ABOUT 2,1 M HIGHER)

ACCOMMODATION

INCLUDES GYMNASIUM, 2 HOBBY ROOMS, 2 SAUNAS AND SWIMMING POOL

CREW NUMBER

ALL INCLUDED... 25

DISPLACEMENTS AND DEADWEIGHTS

(TONS OF 1000 KG)

WEIGHT OF LIGHT SHIP 6 801 TONS DISPLACEMENT AT SUMMER FREEBOARD DRAUGHT IN SALTWATER AS CLOSED 21 717 TONS DISPLACEMENT AT SUMMER FREEBOARD DRAUGHT IN SALTWATER AS OPEN 15 575 TONS DEADWEIGHT AT SUMMER FREEBOARD DRAUGHT IN SALTWATER AS CLOSED 14 916 TONS DEADWEIGHT AT SUMMER FREEBOARD DRAUGHT IN SALTWATER AS OPEN 8 774 TONS

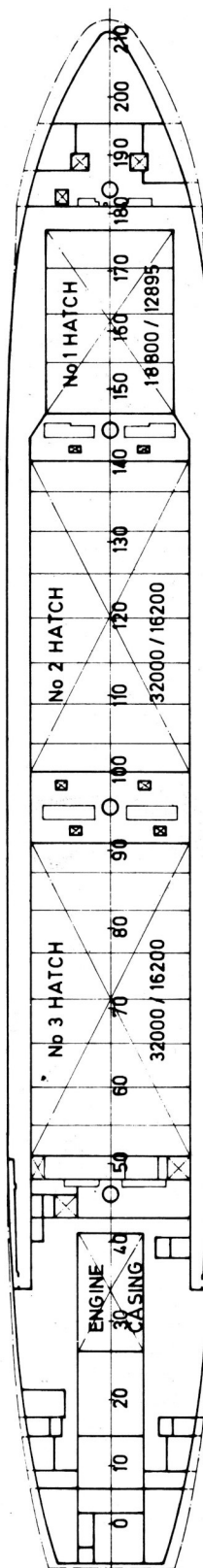
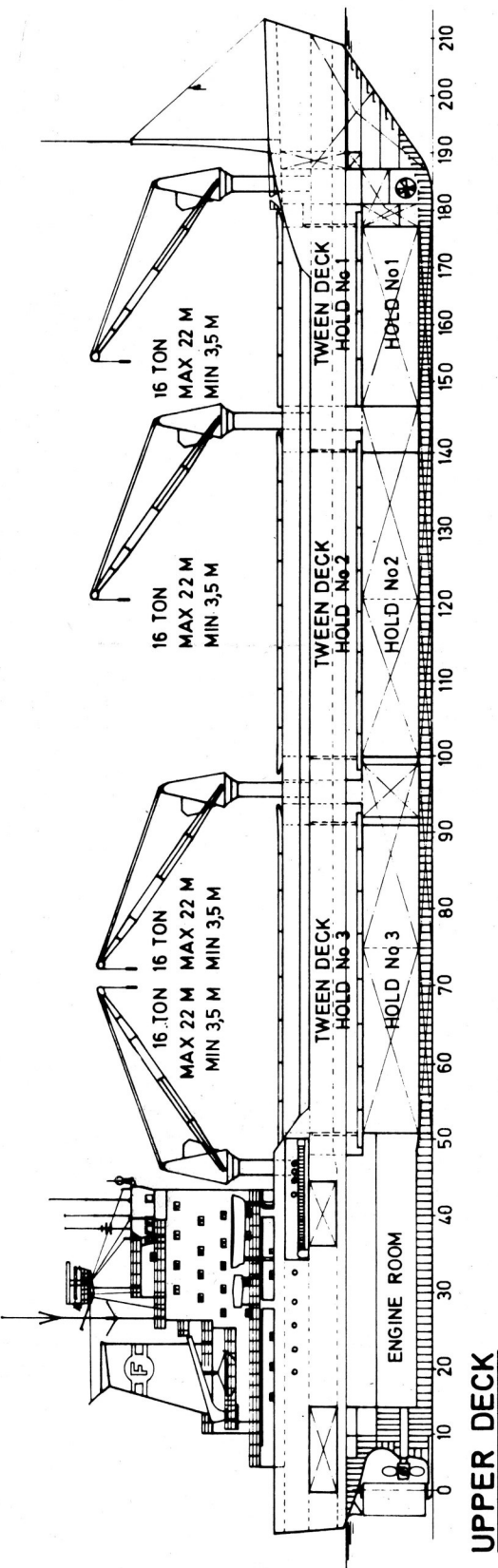
AIR DRAUGHTS TO RADAR AERIAL

BALLAST CONDITION FULL SUPPLIES (DRAUGHT AFT 33,864 M) BALLAST CONDITION 10% SUPPLIES (DRAUGHT AFT 34,764 M) (THE TILTING TRANSMITTER AERIAL IS ABOUT 2,1 M HIGHER)

DECK LOADS

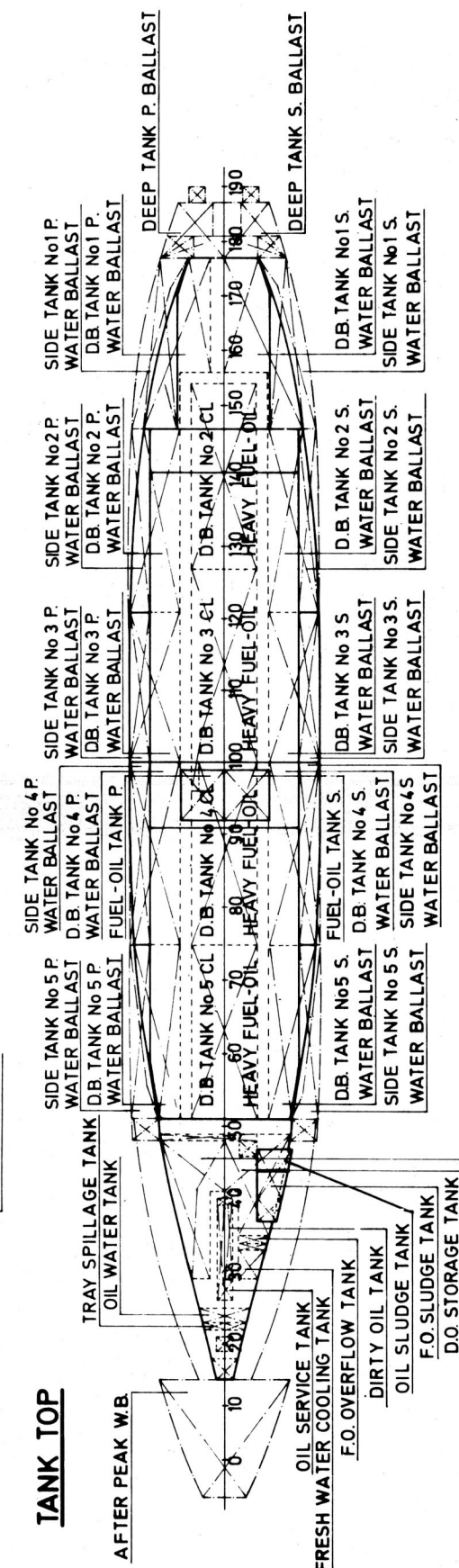
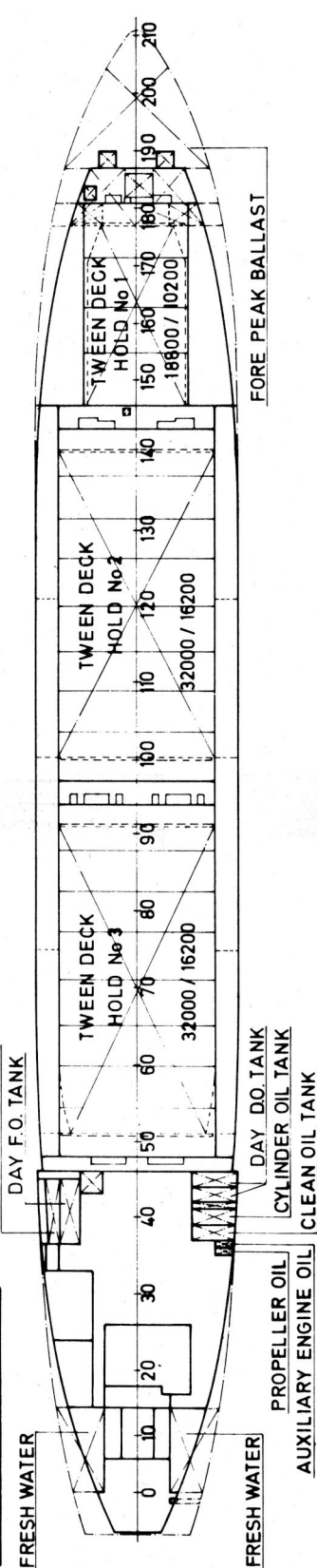
DOUBLE BOTTOM... 13,24 Tons/M² TWEENDECK HATCH COVERS... 3,91 Tons/M² UPPER DECK... 0,87 Tons/M² TRUNK DECK HATCH COVERS... 17,5 Tons/M²

LOADING SCALE																		
DRAUGHT		SPEC GR OF WATER				IN TONS OF 1000 KG				IN TONS OF 1016 KG				SPEC GR OF WATER		DRAUGHT		
						DEAD - WEIGHT	IMMERSI- ON TON / CM	TRIM - MOMENT 10N x M CM	DISPLACE- MENT	DISPLACE- MENT	IMMERSI- ON TON / INCH	TRIM - MOMENT 10N x IN INCH	DEAD - WEIGHT					
METRES	FEET	1000	1002	1004	1006	1008	SALT WATER ρ = 1.025			SALT WATER ρ = 1.025				1008	1010	1012	FEET	METRES
	32						17000			24000						760		
									300		23000					750	32	
9,5	31						16000									740	31	9,5
									290		22000					730		
	30						15000									720	30	
9,0								28								710		9,0
	29						14000				21000					700	29	
									280							690		
	28						13000				20000					680	28	8,5
8,5									270							670		
																660		
	27						12000				19000					650	27	
8,0								27								640		8,0
	26						11000									630	26	
									250		18000					620		
	25															610	25	
7,5											17000					600		7,5
	24						10000				17000					590	24	
																580		
	23						9000		26		16000					570	23	7,0
7,0																560		
																550		
	22						8000				15000					540	22	
6,5																530		6,5
	21										14000					520	21	
							7000									510		
	20															500	20	
6,0																490		6,0
	19						6000		25		13000					480	19	
																470		
	18						5000				12000					460	18	5,5
5,5																450		
	17										11000					440	17	
																430		
	16						4000									420	16	5,0
5,0																410		
	15						3000				10000					400	15	4,5
4,5																390		
	14							24			9000					380	14	
							2000									370		
	13															360	13	4,0
4,0											8000					350		
							1000									340		
	12															330	12	
3,5																320		3,5
	11						0	SHIP			7000					310	11	
																300		
																290		
																280		
																270		
																260		
																250		
																240		
																230		
																220		
																210		
																200		
																190		
																180		



SECOND DECK

UPPER PLATFORM



CARGO HOLDS (TWEENDECK PANELS CLOSED)	BETWEEN FRAMES	HOLD CAPACITIES			
		GRAIN		BALE	
		M ³	FT ³	M ³	FT ³
HOLD № 1	146-177	1010.5	35685	1009.2	35641
HOLD № 2	100-140	2801.4	98935	2801.4	98935
HOLD № 3	51-91	2771.8	97888	2771.8	97888
HOLDS TOTAL		6583.7	232508	5582.4	232464
TWEENDECK № 1	146-177	2015.9	7119.5	2015.9	7119.5
TWEENDECK № 2	100-140	4089.1	144414	4077.2	143991
TWEENDECK № 3	51-91	4089.1	144414	4077.2	143991
TWEENDECKS TOTAL		10194.2	360019	10170.4	359177
TOTAL		16777.9	592527	16752.8	591641

CARGO HOLDS (TWEENDECK PANELS OPEN)	BETWEEN FRAMES	HOLD CAPACITIES			
		GRAIN		BALE	
		M ³	FT ³	M ³	FT ³
HOLD № 1	146-177	3120.8	110213	3114.4	109987
HOLD № 2	100-140	7354.4	259730	7345.2	259403
HOLD № 3	51-91	7324.6	258677	7313.0	258266
TOTAL		17799.9	628620	17772.6	627556

SHIP IN LIGHT CONDITION

MEAN DRAUGHT	3.320
DRAUGHT FORW	1.172
DRAUGHT AFT	5.565
LIGHT WEIGHT (TONS OF 1000 KG)	6.869

DEADWEIGHT

AT SUMMER LOAD LINE	MOULDED DRAUGHT (M)	TONS	
		1000 KG	1016 KG
OPEN	6.816	8722	8584
CLOSED	9.130	14883	14649

CONTAINERS

	IN HOLDS		ON HATCH COVERS	
	NUMBER		NUMBER	
	20' AND 40'	20'	20' AND 40'	20'
HOLD № 1	—	—	5/5	15
HOLD № 2	30/60	150	6/12	30
HOLD № 3	25/60	145	6/12	30
TOTAL	55/120	295	17/29	75

NOTE: THE NUMBER OF CONTAINERS ON HATCH COVERS ARE ONLY LOADED ONES.

DECK CARGO
(HEIGHT 1.80 M.)

	BETWEEN FRAMES	CAPACITIES	
		TIMBER	
		M ³	FT ³
ON HATCH COVER № 1	145-181	519.9	18362
ON HATCH COVER № 2	96-143	1097.9	38774
ON HATCH COVER № 3	48-94	1105.4	39037
TOTAL		2723.2	96173

MISCELLANEOUS

TANK	LOCATION	VOLUME M ³
D.O. DAY TANK BOILER	3rd PLAT DK	4.04
D.O. DAY TANK EMERG. E.	1st PLAT DK	3.50
F.O. DAY TANK BOILER	3rd PLAT DK	7.22
RETURN COLLECTOR	2nd PLAT	0.40
STERN TUBE - OIL	2nd PLAT	0.50
COMPRESSOR - OIL	2nd PLAT	0.30
TURBINE - OIL	2nd PLAT	0.30
CLEANING LIQUID	2nd PLAT	0.30
GEAR - OIL	2nd PLAT	0.30
HYDRAULIC - OIL	Upper Deck	0.50
PURIFIER TANK FOR A.E.	1st PLAT	0.50
OIL STORE T. HYD. MACHINERY	Under trunk	1.38

TONNAGE

	INTERNATIONAL		PANAMA	SUEZ
	OPEN	CLOSED		
GROSS	6762.61	12385.04	13750.43	13325.78
NET	3495.08	6430.39	9226.28	9556.18

FUEL-OIL ρ = 0.920	BETWEEN FRAMES	TANK CAPACITIES			
		VOLUME		TONS	
		M ³	FT ³	1000 KG	1016 KG
DAY TANK P	365-45	29.52	1043	27.16	26.73
SETTLING TANK P	365-45	95.78	3383	88.12	86.73
DEEP TANK P	92-99	151.56	5352	139.43	137.24
DEEP TANK S	92-99	153.98	5438	141.66	139.43
D.B. TANK № 2 CENTRE	127-154	192.21	6791	176.83	174.04
D.B. TANK № 3 CENTRE	96-127	209.87	7412	193.08	190.04
D.B. TANK № 4 CENTRE	75-100	188.42	6854	173.35	170.62
D.B. TANK № 5 CENTRE	51-75	183.82	6492	169.12	166.45
TOTAL		1205.16	42565	1108.75	1091.28
OVERFLOW TANK S	34-36	2.48	88	2.28	2.25

DIESEL-OIL ρ = 0.880	BETWEEN FRAMES	TANK CAPACITIES			
		VOLUME		TONS	
		M ³	FT ³	1000 KG	1016 KG
DAY TANK S	44-46	21.40	756	18.83	18.53
DAY TANK S	42-44	21.16	747	18.62	18.33
STORAGE TANK S	40-46	76.93	2717	67.70	66.63
STORAGE TANK D.B. P.	29-48	78.08	2757	68.71	67.62
STORAGE TANK D.B. S.	35-49	64.76	2287	56.99	56.09
TOTAL		262.63	9264	230.85	227.20
F.O. AND D.O. SLUDGE TANK S	40-47	26.12	922	22.98	22.62
F.O. AND D.O. SLUDGE TANK S	37-45	26.12	922	22.98	22.62

OIL ρ = 0.900	BETWEEN FRAMES	TANK CAPACITIES			
		VOLUME		TONS	
		M ³	FT ³	1000 KG	1016 KG
SERVICE TANK P	26-39	12.90	456	11.61	11.43
DRY TANK S	29-40	9.57	338	8.61	8.48
CYLINDER TANK S	39-41	20.71	731	18.64	18.34
CLEAN TANK S	37-39	20.36	720	18.35	18.06
PROPELLER TANK CENTRE	19-21	2.27	80	2.04	2.01
AUX. ENGINE TANK S	36-37	4.57	161	4.11	4.05
PROPELLER TANK S	35-36	4.52	160	4.07	4.00
TOTAL		74.93	2646	67.43	66.37
TRAY SPILLAGE TANK P	22-23	2.12	75	1.90	1.88
FILTER DRAINAGE TANK S	22-23	2.12	75	1.90	1.88
SLUDGE TANK S	37-40	8.38	296	7.55	7.42
SLUDGE TANK S	45-48	12.74	450	11.46	11.28

WATER BALLAST ρ = 1025	BETWEEN FRAMES	TANK CAPACITIES			
		VOLUME		TONS	
		M ³	FT ³	1000 KG	1016 KG
FORE PEAK	187-—	564.10	19922	578.20	569.10
D.B. TANK № 1 P	146-177	81.14	2866	83.17	81.85
D.B. TANK № 1 S	146-177	105.33	3720	107.27	106.27
D.B. TANK № 2 P	121-146	111.72	3946	114.51	112.71
D.B. TANK № 2 S	121-146	111.72	3946	114.51	112.71
D.B. TANK № 3 P	100-121	111.35	3932	114.13	112.34
D.B. TANK № 3 S	100-121	111.35	3932	114.13	112.34
D.B. TANK № 4 P	75-100	126.07	4452	129.22	127.19
D.B. TANK № 4 S	75-100	126.07	4452	129.22	127.19
D.B. TANK № 5 P	49-75	75.10	2653	76.59	75.78
D.B. TANK № 5 S	49-75	75.10	2653	76.59	75.78
SIDE TANK № 1 P	146-177	345.19	12191	353.82	348.25
SIDE TANK № 1 S	146-177	345.19	12191	353.82	348.25
SIDE TANK № 2 P	121-146	251.30	8875	257.58	253.53
SIDE TANK № 2 S	121-146	251.30	8875	257.58	253.53
SIDE TANK № 3 P	100-121	233.12	8233	238.95	235.18
SIDE TANK № 3 S	100-121	233.12	8233	238.95	235.18
SIDE TANK № 4 P	75-100	275.39	9726	282.27	277.83
SIDE TANK № 4 S	75-100	275.39	9726	282.27	277.83
SIDE TANK № 5 P	51-75	226.83	8011	232.50	228.84
SIDE TANK № 5 S	51-75	226.83	8011	232.50	228.84
DEEP TANK P	177-187	86.21	3045	88.37	86.98
DEEP TANK S	177-187	83.50	2949	85.59	84.24
AFTER PEAK	—15	280.59	9909	287.61	283.08
TOTAL		4713.01	166449	4830.85	4754.82

FRESH WATER ρ = 1000	BETWEEN FRAMES	TANK CAPACITIES			
		VOLUME		TONS	
		M ³	FT ³	1000 KG	1016 KG
FRESH WATER TANK P	0-15	90.83	3208	90.83	89.40
FRESH WATER TANK S	0-15	90.83	3208	90.83	89.40
DRINKING WATER TANK S	15-21	20.82	735	20.82	20.49
FEEDING WATER STORAGE TANK P	15-20	16.01	565	16.01	15.78
PISTON COOLING F.W. TANK S	29-33	7.07	250	7.07	6.96
TOTAL		225.55	7966	225.55	222.01
OILY WATER TANK	23-25	9.50	336	9.50	9.35

MANAGING OWNERS
Oy FINNLINES Ltd

Kanavaranta 1, Helsinki 16
Telegr.addr.: Finnlines

OWNERS
YHTYNEET PAPERITEHTAAT Oy

(United Papermills Ltd)
Valkeakoski

ms SIMPELE

Built 1960 by
Rauma-Repolä Oy
Rauma, Finland
Reg.ton: 1994,33 gross
1018,89 net
Reg.letters: OGBU
Port of registry: Rauma

TANKS: (tons)

BALLAST:

Fore peak	44
Deeptank	124
No 1 SB	38
1 PS	38
2 SB	70
2 PS	70
3 SB	46 F
3 PS	46 F
3 centre	75 F
Aft. peak	63
Countert.	

FUEL OIL:

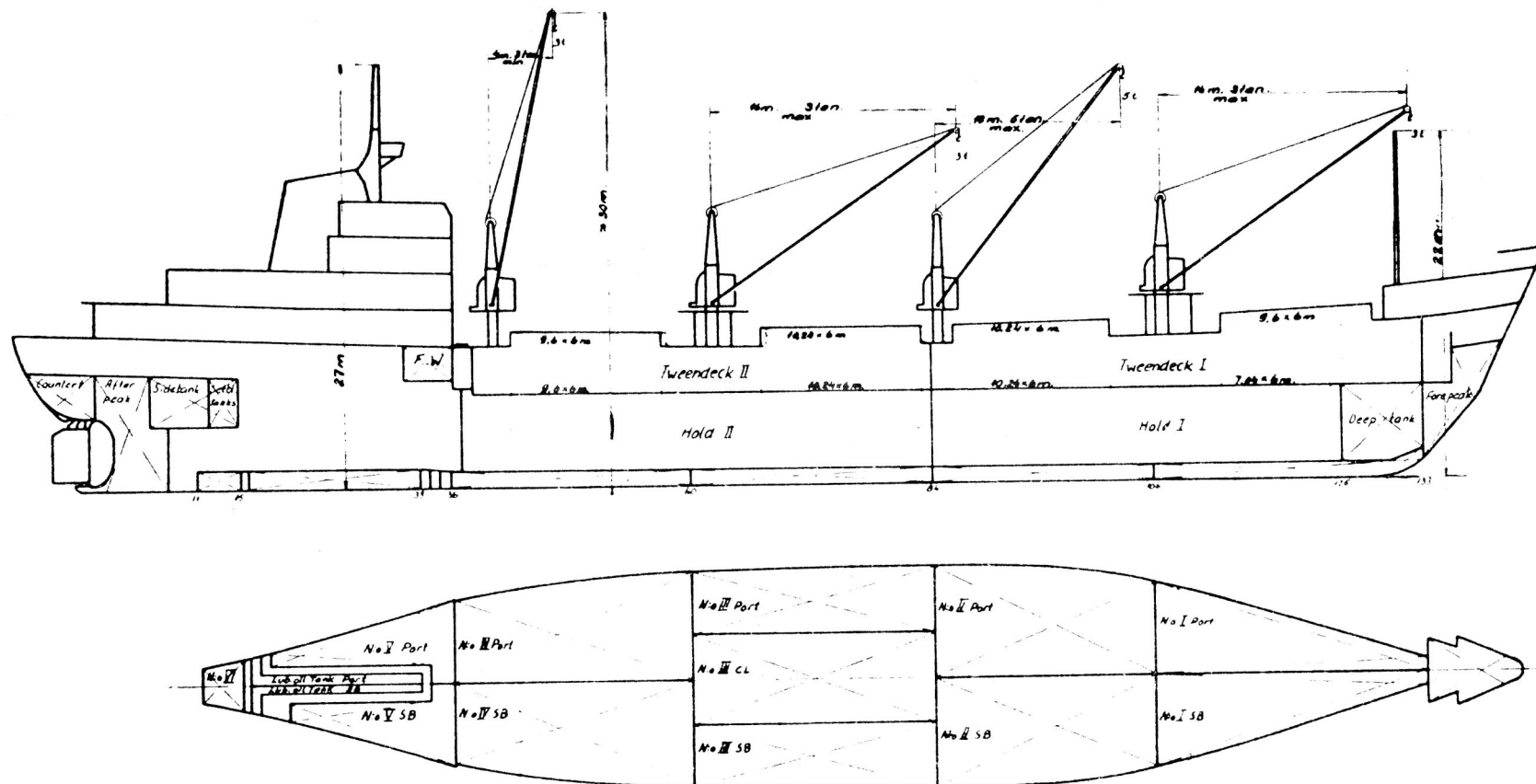
No 4 SB	61
4 PS	61
5 SB	20
5 PS	19
Side tank SB	49
PS	49
Settlingt. SB	12
PS	12

LUBRICATING OIL:

SB tank	9
PS	9

FRESH WATER:

No 6	6
Casingt.	33



Draft mean	Tons dw all told in salt water
19' 01 1/2"	3650
18' 06"	3440
18'	3280
17' 06"	3120
17'	2970
16' 06"	2810
16'	2650
15' 06"	2490
15'	2350
14' 06"	2190
14'	2030
13' 06"	1890
13'	1740
12' 06"	1600
12'	1450
11' 06"	1300
11'	1160
10' 06"	1020
10'	875
9' 06"	730
9'	580

All ballast tanks marked F can be used as fuel tanks too.
Particulars without guarantee.

DIMENSIONS: 90,0 m x 14,17 m x 8,70 m

Length over all: 97,90 m

DEADWEIGHT:

All told summer	3650 tons
All told winter	3520 "
Net dw	3320 "
Bunkers	230 "
Fresh water & cooling water, stores etc.	100 "

CUBIC CAPACITY:			
	grain	bales	
Hold No. 1	54971 cft	51005 cft	
" No. 2	71004 "	66911 "	
Total holds	125975 "	117916 "	
Tweendeck No. 1	53997 "	51101 "	
" No. 2	49222 "	47414 "	
Total tweendecks	103219 "	98515 "	
Grand total	229194 "	216431 "	

CUBIC CAPACITY: to 1 ton

on basis of 3320 ton cargo 65 cft

DEEPTANK for tall oil etc. cubicmeters

Epicote painted; pumping capacity 12 cub. meters per hour head of 80 m water.

TONS PER INCH IMMERSION:

26 tons

BOTTOM SPACES:

Hold No. 1 and 2	274 m ²
" No. 3 and 4	351 "
" No. 1 and tweendeck No. 2	330 "
" No. 3 and " No. 4	372 "

HEIGHT OF HOLDS:

All holds	4,80 m
Hold No. 1 below hatch coaming	4,37 "
Holds No. 2 and 3 below hatch coaming	4,20 "
Hold. No. 4 below hatch coaming	4,22 "
Tweendeck No. 1	3,40 "
" No. 2, 3 and 4	2,69 "
In way of hatch coamings tweendeck height is 0,13 m less.	

HEIGHT OF MAST ABOVE THE

KEEL	27,0 m
when folded	22,7 "

MECHANICAL VENTILATION:

in all cargo holds, 5 air changes per hour in empty rooms

LENGTH OF HOLDS:

Hold No. 1 and 2	26,25 m
" No. 3 and 4	30,10 "
Tweendeck No. 1 and 2	31,30 "
" No. 3 and 4	29,46 "

HATCHWAYS: 4

Shelterdeck No. 1 and 4	9,60 x 6,0 m
" No. 2 and 3	
Tweendeck No. 2 and 3	10,24 x 6,0 "
" No. 1	7,04 x 6,0 "
" No. 4	9,6 x 6,0 "

HATCH COVERS:

Steel type MacGregor; on tweendeck flush

CARGO CRANES:

4 electric deckcranes	
No. 1, 3 and 4: 3 ton max. radius	16 m
No. 2: 3 ton max. radius	16 m
5 ton max. radius	12 m

SPEED: 13 knots

HORSE POWER: 2640 bhp

CONSUMPTION: 8 tons marine diesel oil per 24 hs.

RADIO EQUIPMENT: Telegraph, telephone, VHF-telephone

NAVIGATION EQUIPMENT, Radar, Echo-sounder, Auto-pilot

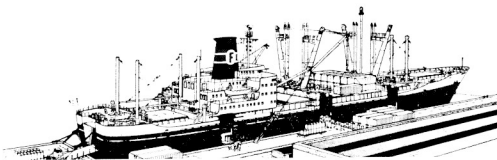
CREW: 27

PASSENGERS: 4 in two first class cabins

CLASS: Det Norske Veritas + 1 A 1 Is A, Finnish Ice Class 1 A

TONNAGE: gross net
International 1994,33 1018,89

LIFEBOAT CAPACITY: 35 persons.



FINNLINES SUPERLINER

„FINN-AMER”

SIGNAL LETTERS: OGYK

OWNER: AMER-TUPAKKA OY, HELSINKI/FINLAND

MANAGING OWNER: OY FINNLINES LTD., HELSINKI/FINLAND

BUILDER: RHEINSTAHL NORDSEEWERKE GMBH, EMDEN, GERMANY

YARD NO. 421, BUILD 1971

MAIN DIMENSIONS:

LENGTH OVER ALL	173.90 M	570' 6 1/2"
LENGTH BETWEEN P. P.	159.20 M	522' 3 1/8"
(AT DRAUGHT = 9.150 M)		
BREADTH MOULDED	25.40 M	83' 4"
DEPTH TO 1ST DECK	15.90 M	52' 2"
DEPTH TO 2ND DECK	12.40 M	40' 8 1/4"
DEPTH TO 3RD DECK HOLD NO. 1—5	8.65 M	28' 4 5/8"
DEPTH TO 3RD DECK HOLD NO. 6	9.85 M	32' 3 1/4"
DRAUGHT MAX.	9.15 M	30' 0"
DRAUGHT ACC. TO LOWER TONNAGE	7.94 M	26' 0 3/4"
MIN. DRAUGHT FOR NAVIGATING IN ICE FORWARD	4.00 M	13' 1 1/2"
MIN. DRAUGHT FOR NAVIGATING IN ICE AFT	6.90 M	22' 7 1/8"

DISPLACEMENTS AND DEADWEIGHTS:

WEIGHT OF LIGHT SHIP 9 230 T OF 1 000 KG.
 DISPLACEMENT AT SUMMER FREEBOARD DRAUGHT IN SALTWATER AT HIGHER TONNAGE 23 490 T OF 1 000 KG.
 DISPLACEMENT AT SUMMER FREEBOARD DRAUGHT IN SALTWATER AT LOWER TONNAGE 19 690 T OF 1 000 KG.
 DEADWEIGHT AT SUMMER FREEBOARD DRAUGHT IN SALTWATER AT HIGHER TONNAGE 14 260 T OF 1 000 KG.
 DEADWEIGHT AT SUMMER FREEBOARD DRAUGHT IN SALTWATER AT LOWER TONNAGE 10 460 T OF 1 000 KG.

CLASS:

LR + 100 A 1 + LMC, UMS, ICE CLASS 2, FINNISH ICE CLASS IB (1971).

MAIN ENGINE PLANT:

MAIN ENGINE IS A 6 CYLINDER DIRECT REVERSIBLE, SINGLE ACTING TWO STROKE MARINE DIESEL ENGINE. MAKE AND TYPE SULZER — 6 RND 90 WITH MAX. OUTPUT 16 000 BHP AT 122 RPM. REMOTE CONTROLLED FROM BRIDGE. THE ENGINE IS PROVIDED FOR RUNNING WITH HEAVY OIL.

SPEED:

SPEED OF THE VESSEL AT A DRAUGHT OF 7.315 M = 24' 0" AND AN ENGINE OUTPUT OF 14 400 BHP = 90 % OF THE MAX. OUTPUT IS 20.0 KNOTS.

FUEL OIL CONSUMPTION:

FUEL OIL CONSUMPTION OF THE MAIN ENGINE AT THE CONTINUOUS OUTPUT IS 151 G/BHP/H + 5 % MARGIN ~ 52 T / 24 H
 FUEL CONSUMPTION OF THE AUXILIARY ENGINES AT A SPEED OF 720 RPM IS 151 G/BHP/H ± 5 % MARGIN ~ 3.5 T / 24 H

BOWTHRUSTER:

1 000 HP BOWTHRUSTER, MAKE: STONE.

BOILERS:

1 EXHAUST GAS BOILER IN THE EXHAUST GAS PIPE OF THE MAIN ENGINE. CAPACITY MAX. ABT. 3 000 KG/H. THE ABOVE MENTIONED BOILER CAPACITY IS REFERRED TO 14 400 BHP AT 122 RPM MAX. WORKING PRESSURE 7 KP/CM².
 1 DONKEY BOILER. MAKE: WÄRTSILÄ. BURNING HEAVY FUEL OIL WITH CAPACITY ABT. 2000 KG/H. HIGHEST ADMISSIBLE SERVICE PRESSURE: 7 KP/CM².

POWER PLANT:

3 GENERATORS, OUTPUT EACH 790 KW, 720 RPM, 440 V, 60 CYCLES.
 3 AUXILIARY ENGINES, 4-STROKE WITH SUPERCHARGING, WÄRTSILÄ MAKE, TYPE 814 TS, OUTPUT 1 150 BHP, 720 RPM SPEED.
 1 EMERGENCY/HARBOUR GENERATOR, OUTPUT 290 KW, 440 V, 1 800 RPM, 60 CYCLES.
 1 EMERGENCY/HARBOUR DIESEL ENGINE. MAKE: MWM, TYPE RSH 618 V 16, OUTPUT 532 BHP AT 1 800 RPM.

CARGO WINCHES:

18 CARGO WINCHES 2.5/5 T OF THE ELECTRICALLY DRIVEN TRIPLE POLE CHANGING TYPE.
 18 TOPPING LIFT WINCHES OF THE ELECTRICALLY DRIVEN TYPE 4 T PULL AND 8 T RETAINING CAPACITY. THE WINCHES TO BE LAID OUT FOR TOPPING AND LOWERING THE DERRICKS UNDER 10 TONS LOAD.
 18 PREVENTER WINCHES OF THE ELECTRICALLY DRIVEN TYPE 2.5 T PULL AND 5 T RETAINING CAPACITY.
 9 MIDDLE GUY WINCHES OF THE ELECTRICALLY DRIVEN TYPE 1.6 PULL AND 4 RETAINING CAPACITY.
 FOR OPERATION OF STÜLCKEN GEAR, 6 CARGO WINCHES OF THE ELECTRICALLY DRIVEN TYPE WITH WARD LEONARD CONTROLL, EACH 80 HORSE POWERS.
 CONTAINER HANDLING CAPACITY 20 CONTAINERS PER HOUR.

NAUTICAL EQUIPMENT:

1 RADAR RAYTHEON RM 1660/15 S
 1 RADAR RAYTHEON TM 1645/12 X
 1 WEATHER MAP RECORDER, RAYTHEON, JAX 21 AR
 DRAUGHT INDICATOR, HOPPE MAKE
 1 ECHO SOUNDING SYSTEM, SIMRAD MAKE
 1 SAL-24 SPEEDOMETER SYSTEM + LOG
 1 WALKER LOG SYSTEM
 NERA WIRELESS TELEGRAPHY AND TELEPHONY AND VHF
 PLATH R.D.F. WITH VISUEL INDICATION, TYPE SEP 705 LNG
 1 ORDER PRINTER AEG MAKE
 1 STEERING STAND WITH AUTOPILOT DECCA ARKAS MAKE
 GYRO SYSTEM, PLATH MAKE
 TELEPHONE SYSTEMS (AUTOM. AND SOUND POWERED)
 2 TYFON, KOCKUMS MAKE

FIRE FIGHTING AND DETECTION EQUIPMENT:

CO₂ IN CARGO HOLDS
 LIGHT FOAM SYSTEM IN ENGINE ROOM
 SALWICO FIRE DETECTING SYSTEM IN ACCOMMODATION
 SALWICO SMOKE DETECTING SYSTEM IN ENGINE ROOM
 KIDDE FIRE DETECTING SYSTEM IN CARGO HOLDS

AUTOMATION:

WHOLE ENGINE PLANT IS DESIGNED FOR 24 HOURS UNATTENDED SERVICE, INCLUDING FOLLOWING EQUIPMENT:
 ELECTRICAL REMOTE CONTROL OF MAIN ENGINE FROM BRIDGE, MAKE: AEG
 AUTOMATIC POWER SYSTEM OF MAIN GENERATORS, MAKE: AEG
 ANALOG DATA SYSTEM WITH 160 MEASURING POINTS, MAKE: AEG

OPENINGS AND HATCHES:

6 HYDRAULICALLY OPERATED SIDE DOORS CLEAR OPENINGS 4,8 M × 4,8 M
 RESP. 4,8 M × 3,6 M WITH LOADING PLATFORMS OF 5 TONS LOAD FOR TRUCK TO
 TRUCK LOADING, MAKE: NAVIRE
 1 AFT RAMP, BREADTH 6,5 M, FOR ROLL-ON/ROLL-OFF OPERATION, MAKE: NAVIRE
 2 CARGO LIFTS, 3,5 TONS EACH, MAKE: NAVIRE
 6 WATERTIGHT HYDRAULICALLY OPERATED BULKHEAD DOORS, CLEAR OPENINGS
 2,9 M × 2,9 M, MAKE: NAVIRE
 TWEEDECK HATCHES FOLDING TYPE WITH HYDRAULIC HINGES AND WEATHER DECK
 HATCHES FROM 2—5 SIDE ROLLING TYPE AND 1 AND 6 FOLDING TYPE, MAKE: NAVIRE

CARGO HOLDS:

HOLDS ARE SPECIALLY DESIGNED FOR PAPER, CONTAINERS AND TRAILERS. SIDES OF
 HOLDS HAVE VERTICAL PLYWOOD SPARRING. ALL SURFACES CLEAR AND SMOOTH.

SOCKETS FOR REFRIGERATED CONTAINERS:

6 CONTAINERS ON WEATHER DECK HATCH 3 220 V 60 HZ
 7 CONTAINERS ON WEATHER DECK HATCH 4 220 V 60 HZ
 7 CONTAINERS ON WEATHER DECK HATCH 5 220 V 60 HZ

CARGO OIL PUMP:

1 PORTABLE AND SUBMERSIBLE CARGO OIL PUMP WITH 80 M³/H CAPACITY WITH
 3" HOSES.

MOORING WINCHES:

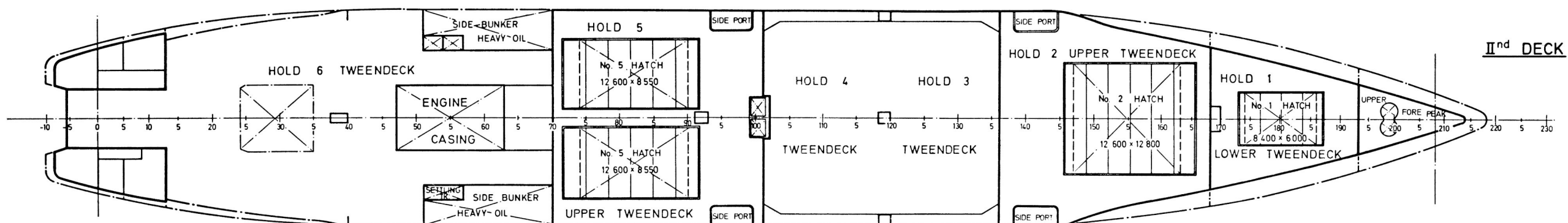
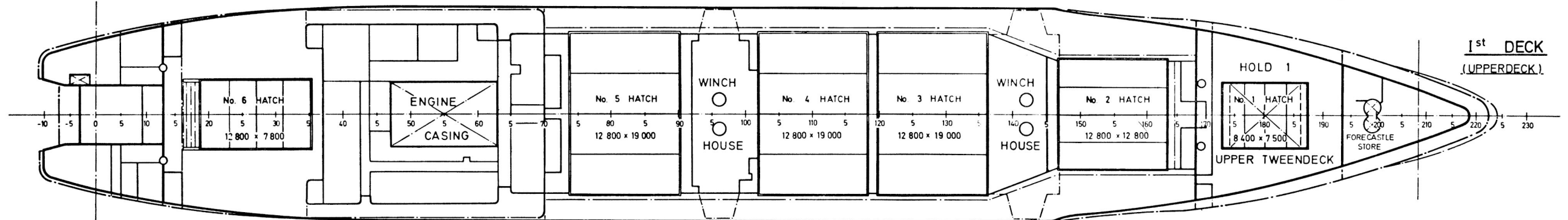
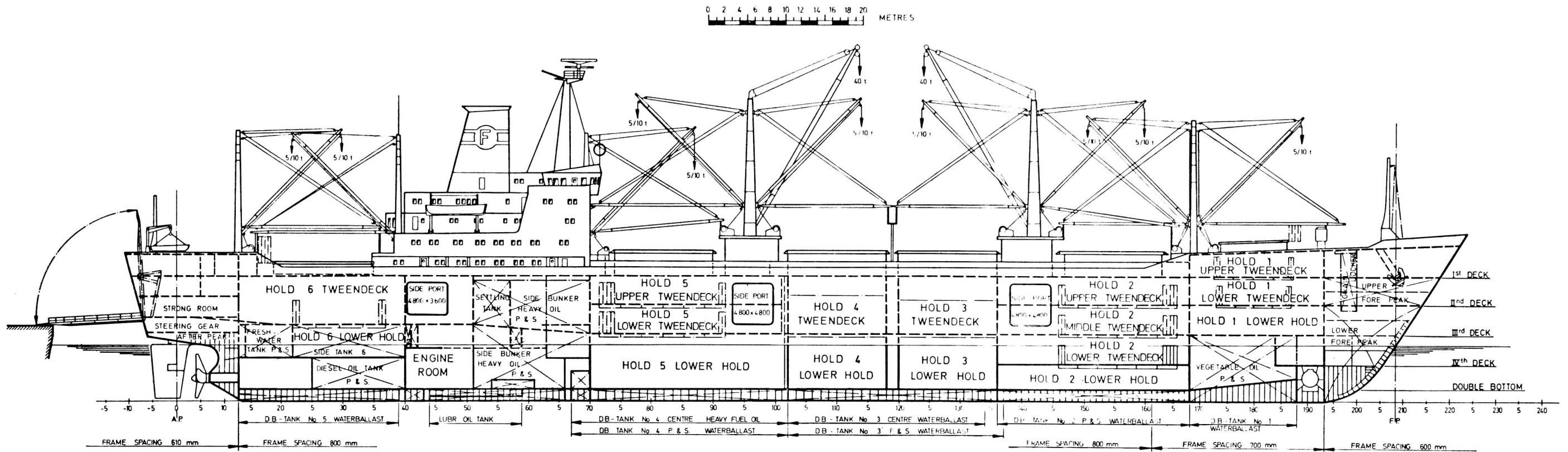
4 SELF-TENSIONING HYDRAULIC MOORING WINCHES OF 12 TONS PULL. MAKE: NOR-
 WINCH.

CREW NUMBER:

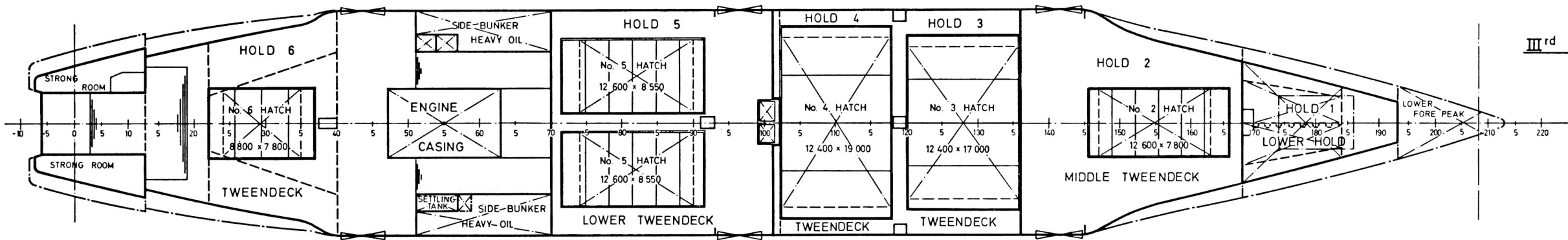
ALL INCLUDED 28.

ACCOMMODATION:

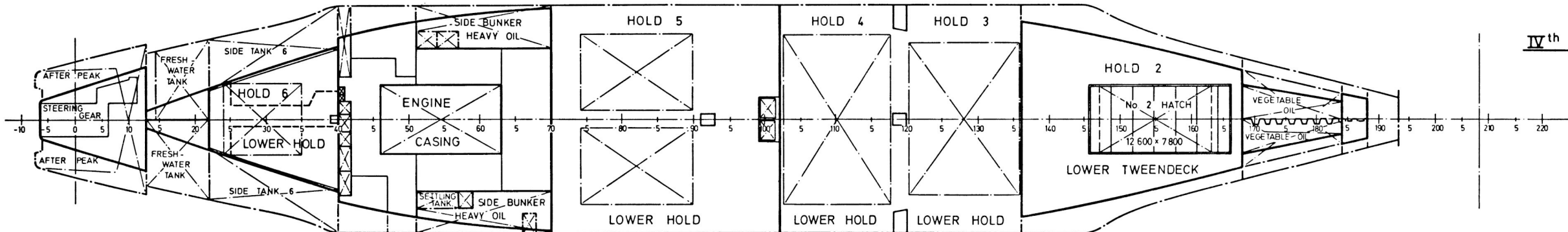
INCLUDES GYMNASIUM, SWIMMING POOL, HOBBY ROOM, 2 SAUNAS.



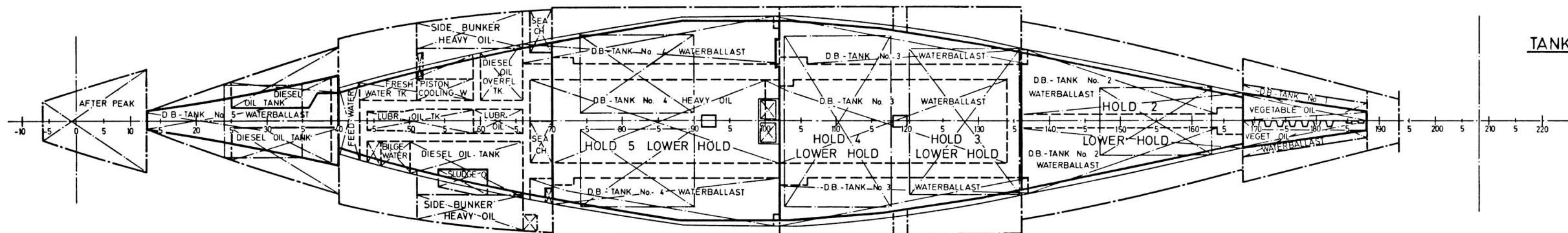
IIIrd DECK



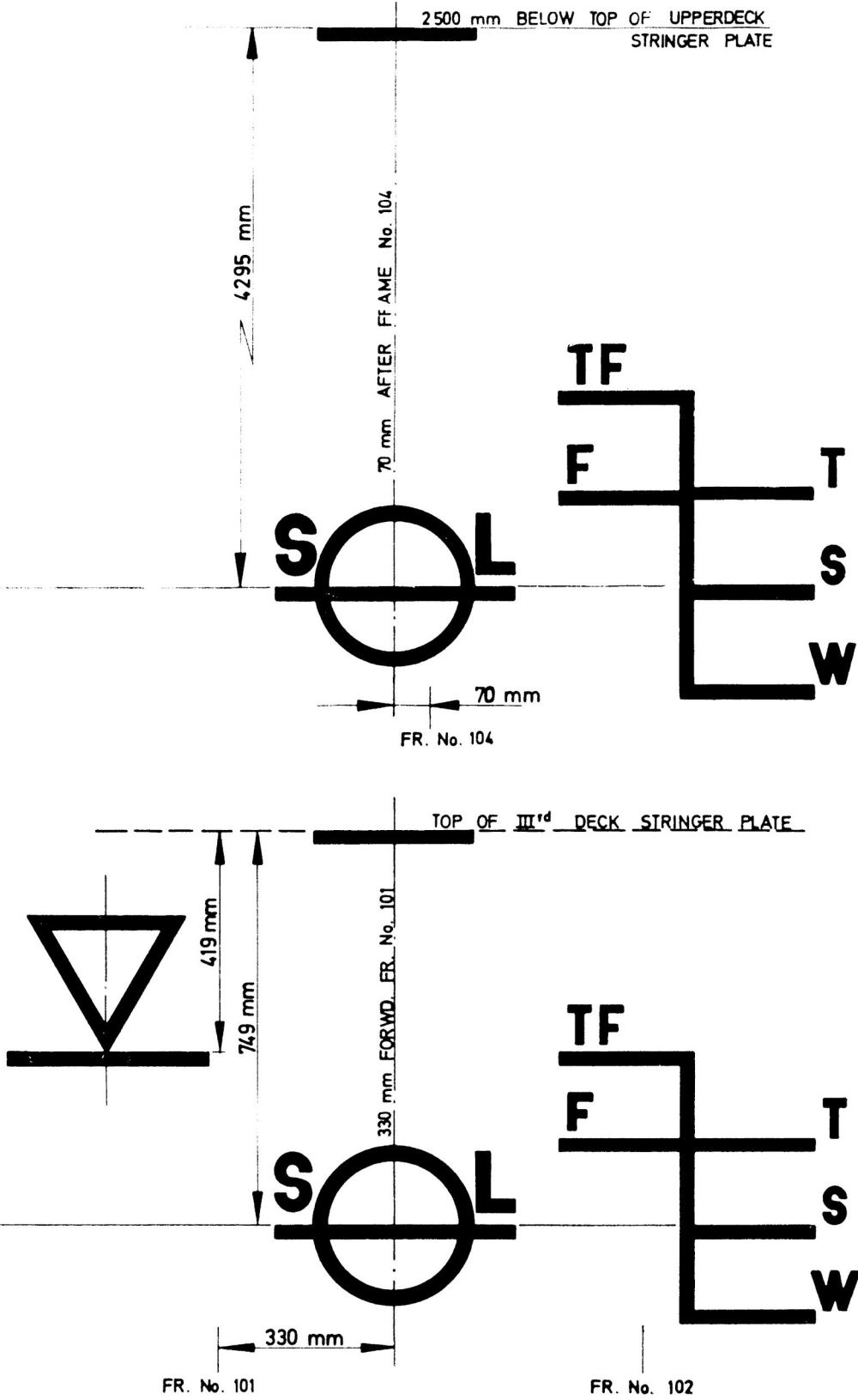
IVth DECK



TANK TOP

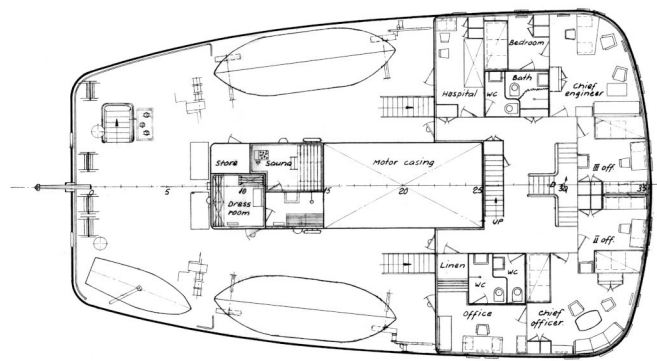
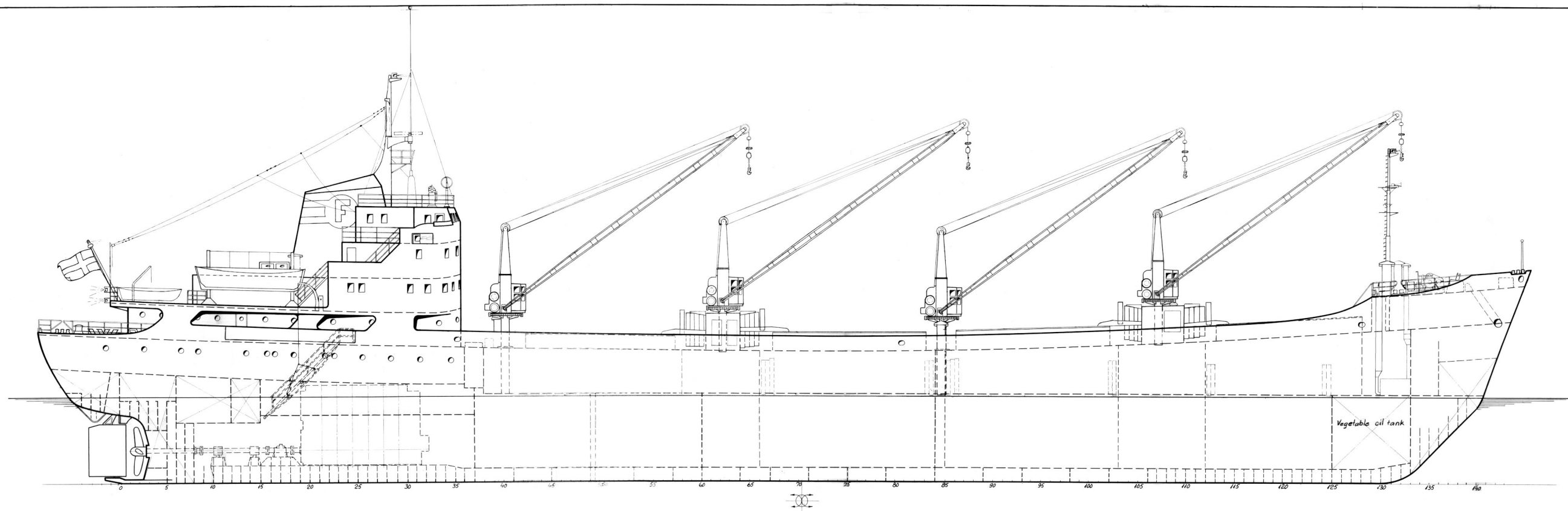


DRAUGHT		SALT WATER				DISPLACEMENT				DEADWEIGHT				DEADWEIGHT				FRESH WATER	DRAUGHT				
		TRANS-VERSE METRE - CENTRE ABOVE BASE LINE IN m	CENTRE OF BODY - ANCY - TRIM IN m	MOMENT TO CHANGE TRIM IN m.t	TONS PER IMMERSION IN 1/cm	IN t OF 1000 kg				IN t OF 1000 kg				IN ts OF 1016 kg				TONS PER IMMERSION IN 1/cm					
						SPEC. W. 1.000 t/m ³	1.005 t/m ³	1.010 t/m ³	1.015 t/m ³	1.020 t/m ³	1.000 t/m ³	1.005 t/m ³	1.010 t/m ³	1.015 t/m ³	1.020 t/m ³	SPEC. W. 1.000 t/m ³	1.005 t/m ³				1.010 t/m ³	1.015 t/m ³	1.020 t/m ³
METRES	FEET																	FEET	METRES				
9.8	32	11.100	76.900	31.500	33.5	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	32.5	32	9.8			
9.6			76.100	31.000		25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500			9.6			
9.4	31		76.200	30.500	33.0	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	31	31	9.4			
9.2			76.300	30.000		25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500			9.2			
9.0	30	11.000	76.400	29.500	32.5	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	30	30	9.0			
8.8			76.500	29.000		25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500			8.8			
8.6	29	10.900	76.600	28.500	32.0	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	29	29	8.6			
8.4			76.700	28.000		25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500			8.4			
8.2	28	10.800	76.800	27.500	31.5	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	28	28	8.2			
8.0			76.900	27.000		25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500			8.0			
7.8	27	10.700	77.000	26.500	31.0	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	27	27	7.8			
7.6			77.100	26.000		25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500			7.6			
7.4	26	10.650	77.200	25.500	30.5	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	26	26	7.4			
7.2			77.300	25.000		25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500			7.2			
7.0	25	10.600	77.400	24.500	30.0	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	25	25	7.0			
6.8			77.500	24.000		25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500			6.8			
6.6	24	10.550	77.600	23.500	29.5	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	24	24	6.6			
6.4			77.700	23.000		25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500			6.4			
6.2	23	10.500	77.800	22.500	29.0	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	23	23	6.2			
6.0			77.900	22.000		25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500			6.0			
5.8	22	10.450	78.000	21.500	28.5	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	22	22	5.8			
5.6			78.100	21.000		25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500			5.6			
5.4	21	10.400	78.200	20.500	28.0	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	21	21	5.4			
5.2			78.300	20.000		25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500			5.2			
5.0	20	10.350	78.400	19.500	27.5	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	20	20	5.0			
4.8			78.500	19.000		25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500			4.8			
4.6	19	10.300	78.600	18.500	27.0	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	19	19	4.6			
4.4			78.700	18.000		25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500			4.4			
4.2	18	10.250	78.800	17.500	26.5	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	18	18	4.2			
4.0			78.900	17.000		25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500			4.0			
3.8	17	10.200	79.000	16.500	26.0	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	17	17	3.8			
3.6			79.100	16.000		25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500			3.6			

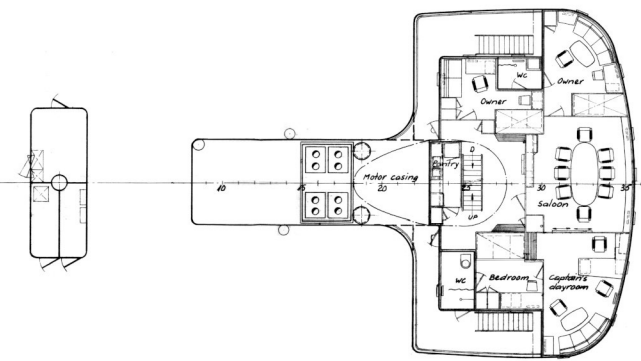


LOWER TONNAGE		GROSS		NET	
		CUB. METR.	REG. TON	CUB. METR.	REG. TON
INTERNATIONAL SUEZ PANAMA		22 055,76	7 785,68	11 529,19	4 069,80
HIGHER TONNAGE		CUB. METR.	REG. TON	CUB. METR.	REG. TON
INTERNATIONAL SUEZ PANAMA		48 055,94 52 668,70	16 963,74 18 610,85 18 473,55	32 400,21 41 859,43	11 437,27 14 791,32 14 020,83
HOLD CAPACITIES INCL. HATCHES		GRAIN		BALE	
	FRAMES	M³	CBF	M³	CBF
HOLD 1 UPPER TWEENDECK	171—193	889	31 395	792	27 970
HOLD 1 LOWER TWEENDECK	168—193	914	32 278	660	23 308
HOLD 1 LOWER HOLD	168—193	671	23 696	467	16 492
HOLD 2 UPPER TWEENDECK	136—168	2 484	87 723	2 262	79 883
HOLD 2 MIDDLE TWEENDECK	136—168	1 871	66 074	1 580	55 798
HOLD 2 LOWER TWEENDECK	136—168	1 699	60 000	1 332	47 040
HOLD 2 LOWER HOLD	136—168	1 153	40 718	836	29 523
HOLD 3+4 TWEENDECK	101—136	6 509	229 865	6 266	221 284
HOLD 3+4 LOWER HOLD	102—136	4 251	150 124	3 635	128 370
HOLD 5 UPPER TWEENDECK	70—101	2 951	104 215	2 718	95 986
HOLD 5 LOWER TWEENDECK	70—101	2 187	77 234	1 878	66 322
HOLD 5 LOWER HOLD	70—102	4 232	149 453	3 512	124 026
HOLD 6 TWEENDECK	—3— 70	5 508	194 515	4 866	171 843
HOLD 6 LOWER HOLD	22— 40	638	22 531	638	22 531
STRONG ROOM P. & S.	—7— 13	252	8 899		
TOTAL HOLD CAPACITY		36 209 1 278 720		31 442 1 110 376	
VEGETABLE OIL SPEC. WEIGHT = 1,300 T/M³		FRAMES	CAPACITIES M³	CBF	T
VEGETABLE OIL TANK	P	168—188	254,3	8 980	330,6
VEGETABLE OIL TANK	S	168—188	200,5	7 080	260,6
TOTAL OF VEGETABLE OIL			454,8	16 060	591,2
HEAVY OIL SPEC. WEIGHT = 0,950 T/M³		FRAMES	CAPACITIES M³	CBF	T
DB TANK HEAVY FUEL OIL NO. 4	C	67—102	370,6	13 087	352,1
SIDE BUNKER HEAVY OIL	S	51— 70	697,7	24 639	662,8
SIDE BUNKER HEAVY OIL	P	51— 70	705,8	24 925	670,5
HEAVY OIL SETTLING TANK	S	51— 57	52,2	1 843	49,6
HEAVY OIL DAY TANK NO. 1	P	54— 57	25,5	900	24,3
HEAVY OIL DAY TANK NO. 2	P	51— 54	25,6	904	24,4
HEAVY FUEL OIL OVERFLOW TANK	P	60— 66	39,9	1 409	37,9
BOILER FUEL OIL	S	57— 59	8,5	300	8,0
TOTAL OF HEAVY OIL			1 925,8	68 007	1 829,6
DIESEL OIL SPEC. WEIGHT = 0,850 T/M³		FRAMES	CAPACITIES M³	CBF	T
DB TANK DIESEL OIL	S	50— 66	88,4	3 121	75,1
DIESEL OIL TANK	P	25— 40	141,8	5 007	120,6
DIESEL OIL TANK	S	25— 40	218,4	7 712	185,6
DIESEL OIL OVERFLOW TANK	P	60— 66	39,9	1 409	33,9
DIESEL OIL DAY TANK	P	40— 42	31,3	1 105	26,6
TOTAL OF DIESEL OIL			519,8	18 354	441,8
MISCALLENIOUS TANKS SPEC. WEIGHT = 0,900 T/M³		FRAMES	CAPACITIES M³	CBF	T
LUBRICATING OIL TANK	C	44— 59	28,5	1 006	25,7
LUBRICATING OIL SETTING TANK	C	59— 66	24,2	854	21,8
LUB. O. TK. F. AUTOMATICAL STRAINER	S	44— 46	4,9	173	4,5
SLUDGE OIL TANK	S	54— 61	12,7	448	11,4
SLUDGE OIL TANK	P	51— 52	2,4	84	2,2
LUBRICATING OIL STORAGE TANK I	S	40— 42	11,9	420	10,7
LUBRICATING OIL STORAGE TANK II	S	40— 42	12,7	448	11,5
ZYLINDER OIL TANK I	S	40— 42	7,9	278	7,1
ZYLINDER OIL TANK II	C	40— 42	9,9	349	8,9
HD OIL STORAGE TANK	P	40— 42	6,9	243	6,2
HD OIL SETTLING TANK	P	40— 41	2,0	70	1,8
COMPRESSOR OIL TANK	P	40— 41	2,0	70	1,8
TOTAL OF MISCALLENIOUS TANKS			126,0	4 443	113,6
FRESHWATER TANKS SPEC. WEIGHT = 1 000 T/M³		FRAMES	CAPACITIES M³	CBF	T
FRESH COOLING WATER F. PISTON	P	51— 59	12,0	423	12,0
BILGE WATER SEPARATOR TANK	S	46— 50	12,9	455	12,9
FRESH COOLING WATER TANK	P	43— 59	50,5	1 783	50,5
FEEDWATER TANK	C	40— 43	26,9	949	26,9
FRESH WATER TANK	P	14— 22	140,2	4 951	140,2
FRESH WATER TANK	S	13— 22	153,6	5 424	153,6
TOTAL OF FRESHWATER TANKS			396,1	13 985	396,1

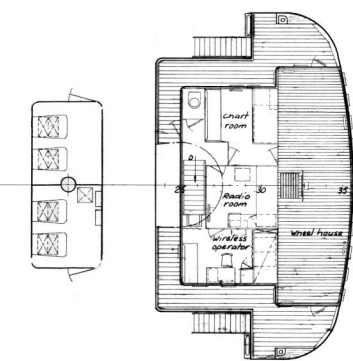
WATERBALLAST TANKS			CAPACITIES			
SPEC. WEIGHT = 1 025 T/M ³			FRAMES	M ³	CBF	T
FOREPEAK LOWER	C	193—FORW.	234,6	8 284	240,4	
FOREPEAK UPPER	C	193—FORW.	297,9	10 520	305,4	
DB TANK 1	C	168—188	354,5	12 519	363,4	
DB TANK 2	C	136—168	170,3	6 014	174,5	
DB TANK 2	C	136—168	170,3	6 014	174,5	
DB TANK 3	C	100—134	386,4	13 645	396,1	
DB TANK 3	C	101—137	154,3	5 449	158,1	
DB TANK 3	C	101—137	154,3	5 449	158,1	
DB TANK 4	C	66—102	182,1	6 430	186,7	
DB TANK 4	C	67—102	179,8	6 349	184,8	
DB TANK 5	C	13—39	134,7	4 756	138,1	
SIDE TANK 6	P	22—40	170,1	6 007	174,4	
SIDE TANK 6	P	22—40	170,1	6 007	174,4	
AFTER PEAK	C	AFT—13	238,5	8 422	244,5	
TOTAL OF WATERBALLAST TANKS			2 997,9	105 865	3 072,9	
DIMENSIONS OF HATCHES			PIECES	LENGTH METRES	BREADTH METRES	
FORE CASTLE DECK			1	8,400	7,500	
UPPERDECK HOLD NO. 1			1	8,400	7,500	
UPPERDECK HOLD NO. 2			1	12,800	12,800	
UPPERDECK HOLD NO. 3 + 4 + 5			3	12,800	19,000	
UPPERDECK HOLD NO. 6			1	12,800	7,800	
II. DECK HOLD NO. 1			1	8,400	6,000	
II. DECK HOLD NO. 2			1	12,600	12,800	
II. DECK HOLD NO. 5			2	12,600	8,550	
III. DECK HOLD NO. 6			1	8,800	7,800	
III. DECK HOLD NO. 2			1	12,600	7,800	
III. DECK HOLD NO. 3			1	12,400	17,000	
III. DECK HOLD NO. 4			1	12,400	19,000	
III. DECK HOLD NO. 5			2	12,600	8,550	
IV. DECK HOLD NO. 2			1	12,600	7,800	
DERRICKS			NUMBER OF DERRICKS		T	
NO. 1 CARGO HATCH		AFT.	2		5/10	
NO. 2 CARGO HATCH		AFT.	2		5/10	
NO. 2 CARGO HATCH		FORW.	2		5/10	
NO. 3 CARGO HATCH		FORW.	1		40	
NO. 3 CARGO HATCH		FORW.	2		5/10	
NO. 4 CARGO HATCH		AFT.	2		5/10	
NO. 4 CARGO HATCH		AFT.	1		40	
NO. 5 CARGO HATCH		FORW.	2		5/10	
NO. 5 CARGO HATCH		AFT.	2		5/10	
NO. 6 CARGO HATCH		AFT.	2		5/10	
NO. 6 CARGO HATCH		FORW.	2		5/10	
LOAD CAPACITY			LOAD BY CONTAINERS	LOAD BY RAILERS	LOAD BY FORK-LIFT-TR.	
HOLD NO. 1	F.C. DECK	0,87 T/M ²				
HOLD NO. 1	I. DECK	2,50 T/M ²				
HOLD NO. 1	II. DECK	2,50 T/M ²				
HOLD NO. 1	III. DECK	2,50 T/M ²				
HOLD NO. 2	I. DECK	0,87 T/M ²				
HOLD NO. 2	II. DECK	2,50 T/M ²				
HOLD NO. 2	III. DECK	2,50 T/M ²	2 TIERS OF 40' CONT. (EACH 30,5 T) OR 1 TIER OF 40' (30,5 T) 1 TIER OF 20' (20,3 T)	30 T CAP. LOAD	9,2 T T. WEIGHT	
HOLD NO. 2	IV. DECK	2,50 T/M ²	4 TIERS OF 40' (30,5 T) OR 1 TIER OF 40' (30,5 T) OR 1 TIER OF 20' (20,3 T)		9,2 T T. WEIGHT	
HOLD NO. 2	TANK TOP	9,20 T/M ²				
HOLD NO. 3+4	I. DECK	0,87 T/M ²				
HOLD NO. 3+4	III. DECK	5,00 T/M ²	4 TIERS OF 40' (30,5 T) OR 4 TIERS OF 20' (ONLY EMPTY)	30 T CAP. LOAD	9,2 T T. WEIGHT	
HOLD NO. 3+4	TANK TOP	9,20 T/M ²	6 TIERS OF 40' (30,5 T) OR 6 TIERS OF 20' (20,3 T)			
HOLD NO. 5	I. DECK	0,87 T/M ²				
HOLD NO. 5	II. DECK	2,50 T/M ²	2 TIERS OF 40' (30,5 T) OR 2 TIERS OF 20' (20,3 T)	30 T CAP. LOAD	9,2 T T. WEIGHT	
HOLD NO. 5	III. DECK	2,50 T/M ²	4 TIERS OF 40' (30,5 T) OR 4 TIERS OF 20' (20,3 T)			
HOLD NO. 5	TANK TOP	9,20 T/M ²	6 TIERS OF 40' (30,5 T) OR 6 TIERS OF 20' (20,3 T)			
HOLD NO. 6	I. DECK	0,87 T/M ²				
HOLD NO. 6	III. DECK	4,32 T/M ²	2 TIERS OF 20' (15,0 T) 3 TIERS OF 40' (30,5 T) OR 3 TIERS OF 20' (20,3 T) OUT OFF HATCHWAY	40 T CAP. LOAD	24,5 T T. WEIGHT	
HOLD NO. 6	IV. DECK	2,50 T/M ²	2 TIERS OF 20' (12 T)		9,2 T T. WEIGHT	
STRONG ROOM		4,32 T/M ²				
ON HATCHES						
NO. 2, 3, 4, 5 AND 6:			2 TIERS OF 40' CONT. EACH 30,5 T			
OR			2 TIERS OF 20' CONT. EACH 15,0 T			



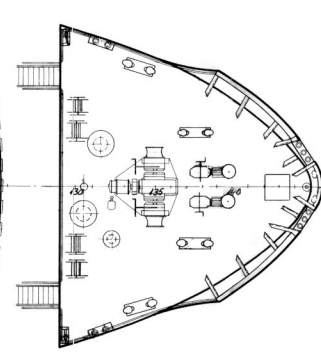
Boat deck



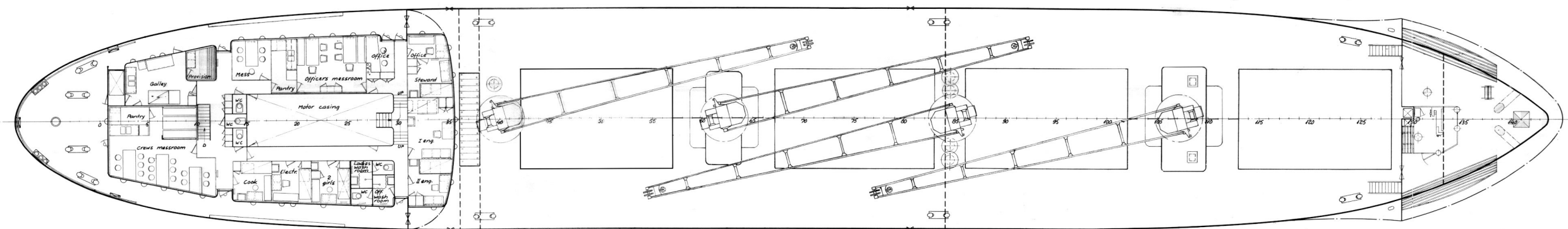
Bridge deck



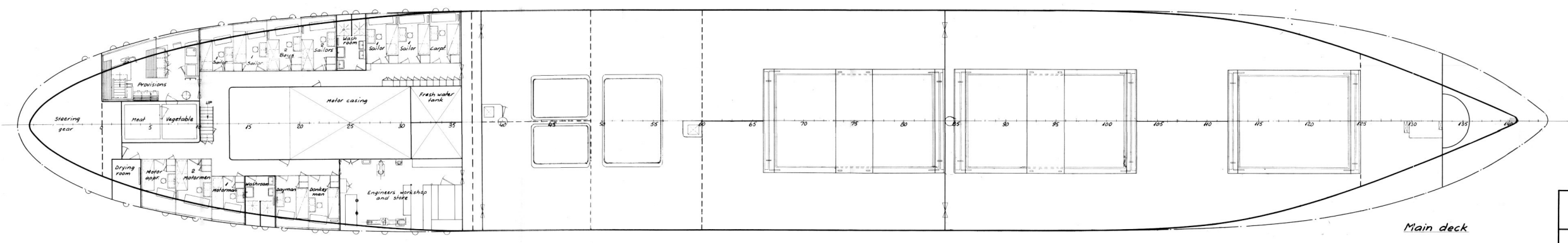
Nav. br. deck



F. castle deck



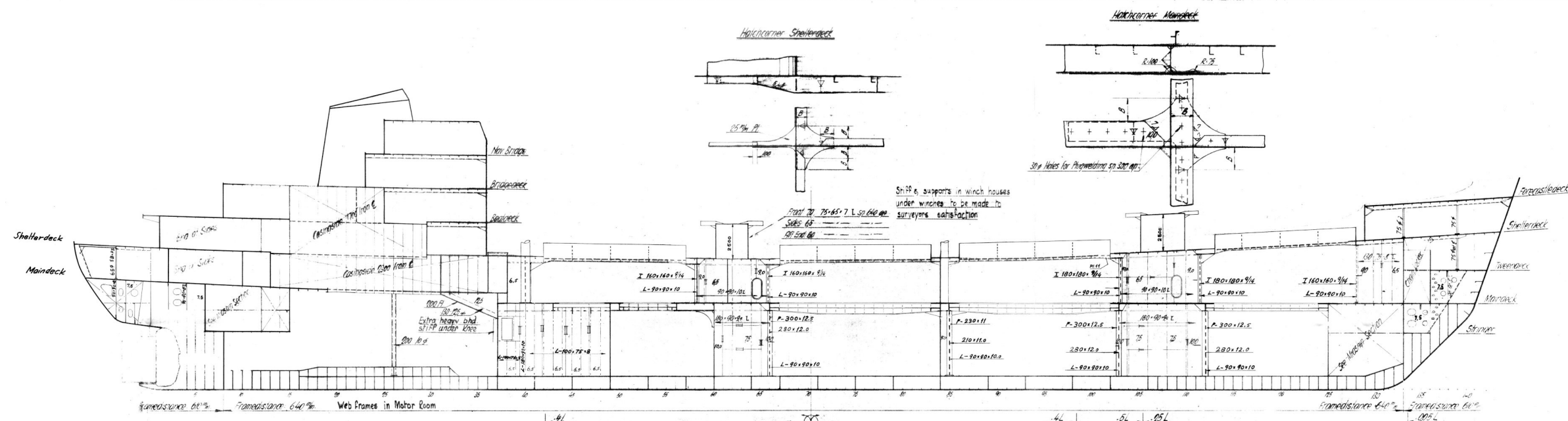
Shelter deck



Main deck

Principal dimensions:
 Length over all 318'-0" 97.86 m
 Length betwn. p.p. 295'-0" 90.00 m
 Breadth moulded 46'-6" 14.17 m
 Depth m. to sh. dk. 28'-6" 8.70 m
 Depth m. to mn. dk. 19'-4" 5.90 m

RAUMA-REPOLA Oy RAUMAN TELAKKA JA KONEPaja		Scale 1:100 Part 1/1
1/1s KAIPOLA (108) 3500 dwt motorship General arrangement		055040 A Date



3500 Ts. Dw. Motorship Profile and Deckplans

Scale 1:100

Dimensions

Length overall	321'-4" - 97.90 M
Length between pp	271'-0" - 82.60 M
Beam overall	46'-6" - 14.17 M
Depth mould in Shelterdeck	28'-6" - 8.69 M
Depth mould in Maindeck	40'-4" - 12.29 M
Draft mould	22'-8" - 6.95 M

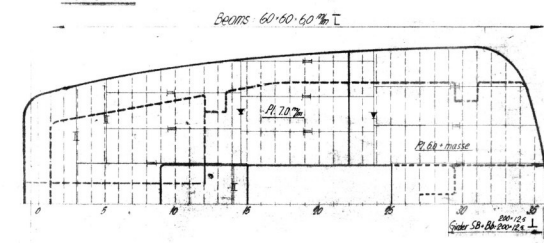
Class

De Norske Veritas 1A1 "Is A" and Finnish Ice class 1A

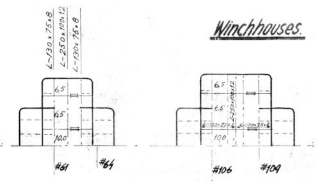
Type

Open Shelterdeck Vessel

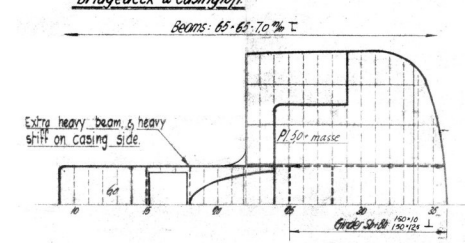
Boatdeck



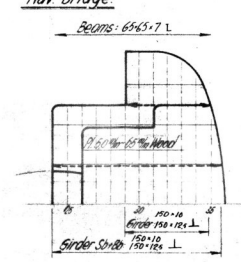
Winchhouses



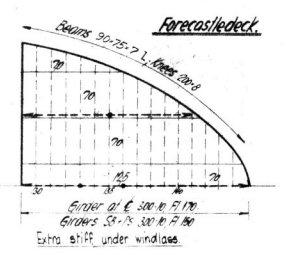
Bridgedeck & Casington



Nav Bridge

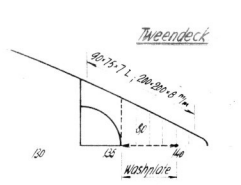


Forecas/deck

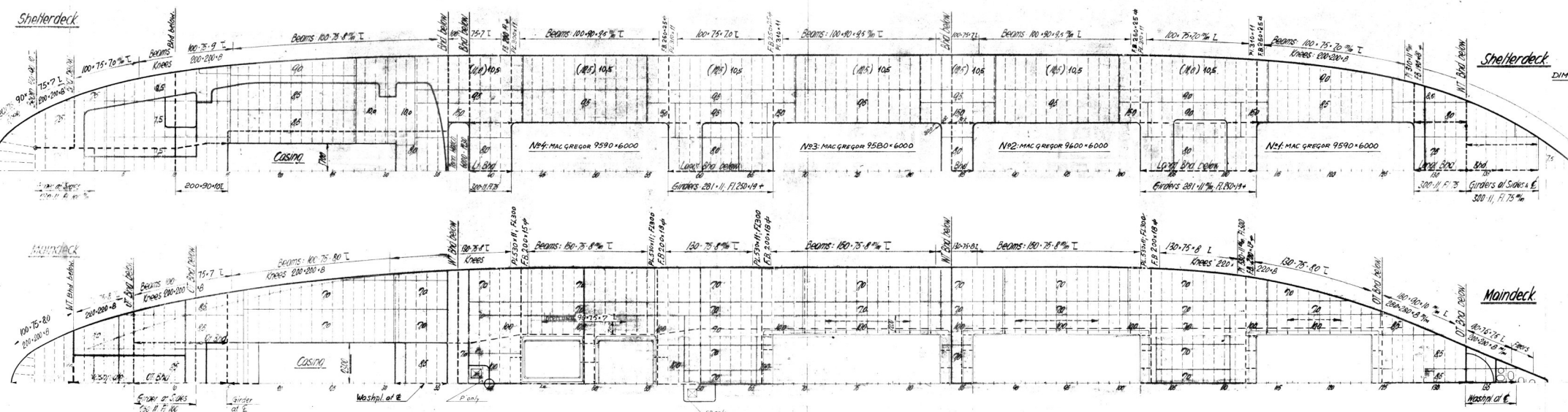
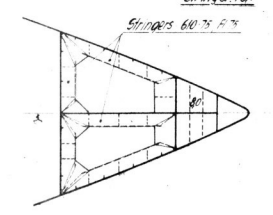


DIMENSIONS SHOWN IN () OWNERS REQ'D.

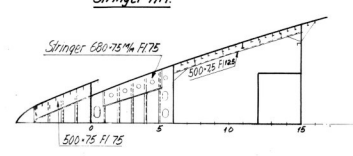
Tweendeck



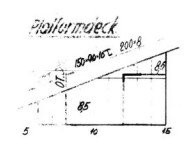
Stringer for



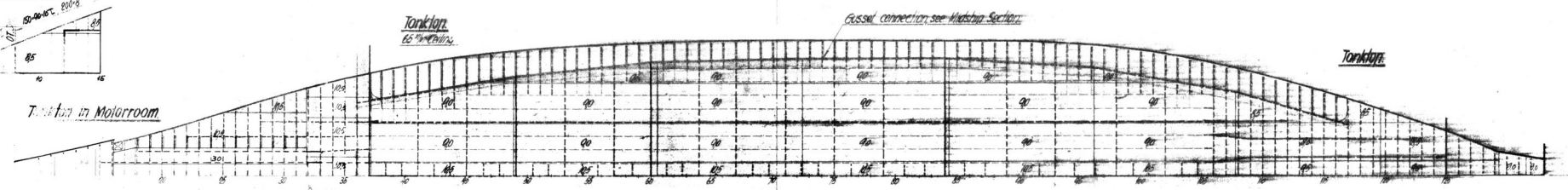
Stringer Aft



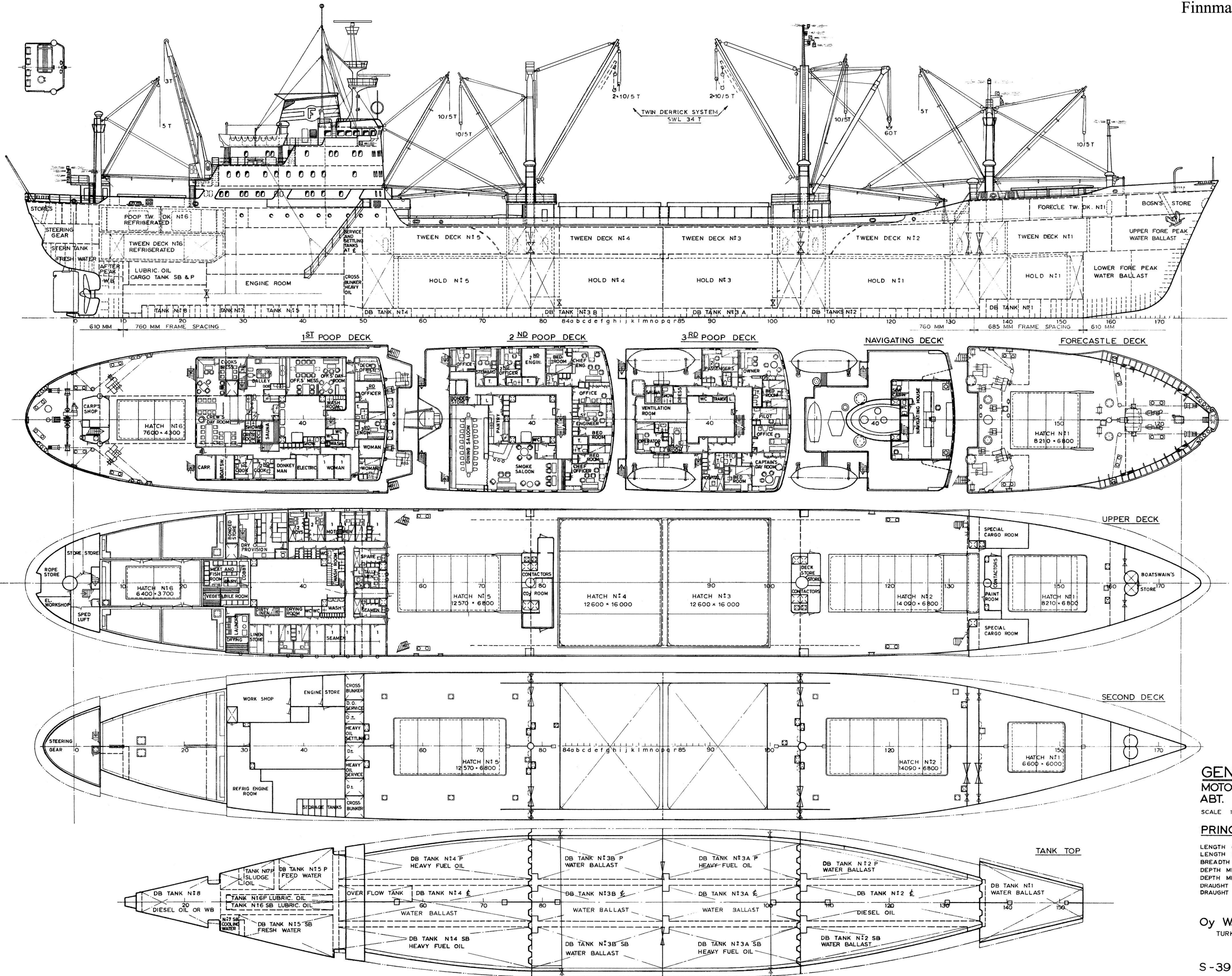
Portion deck



Tanktop



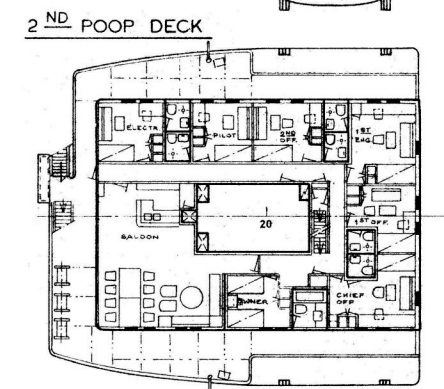
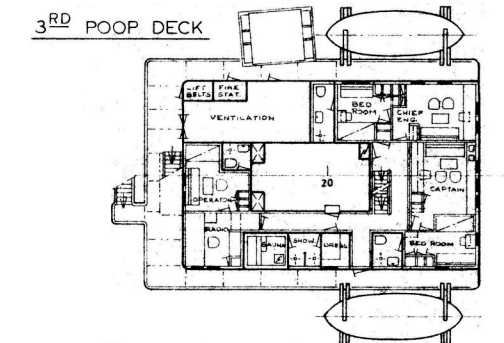
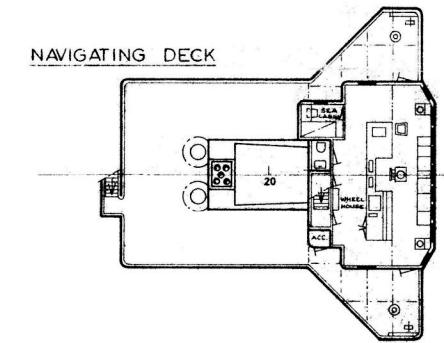
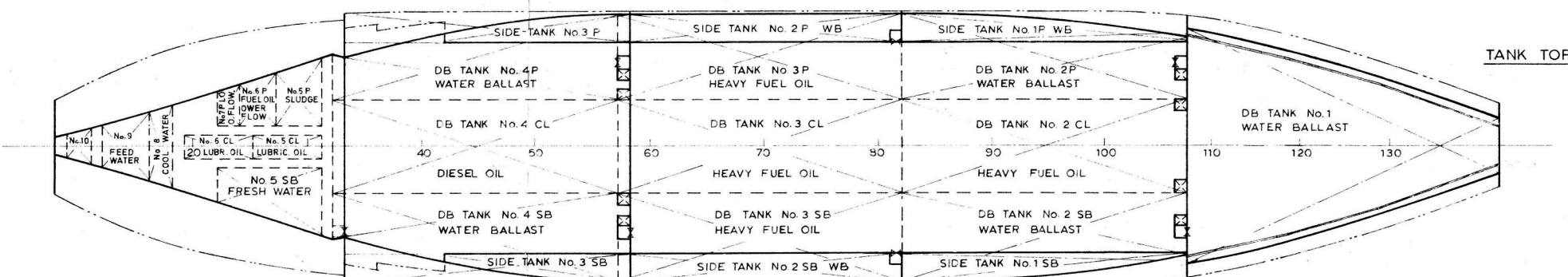
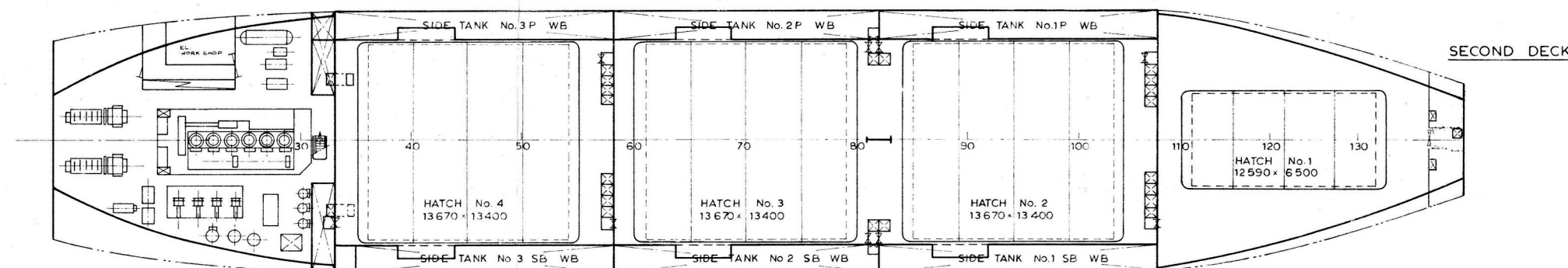
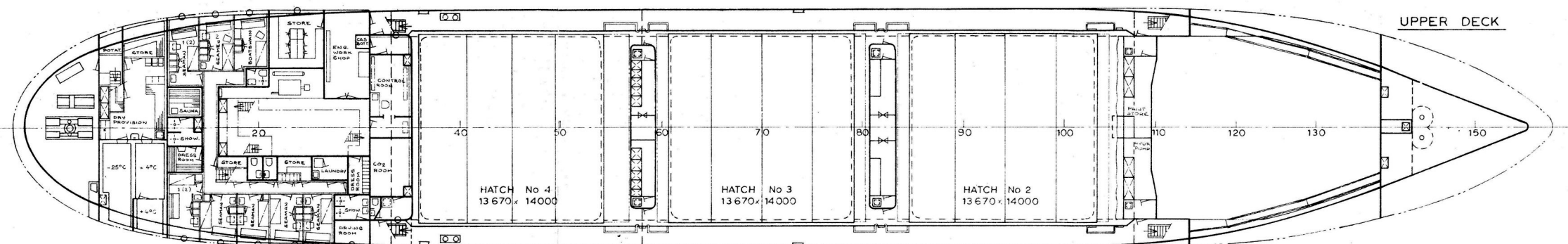
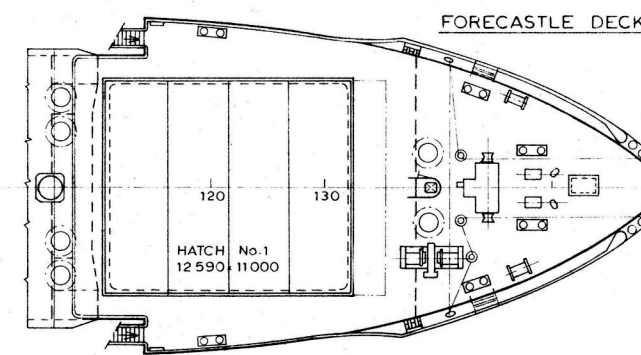
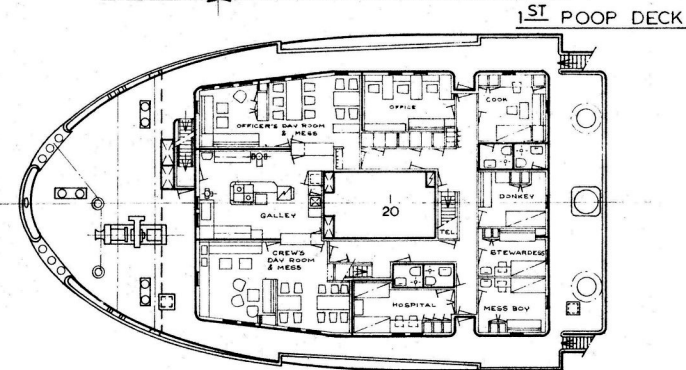
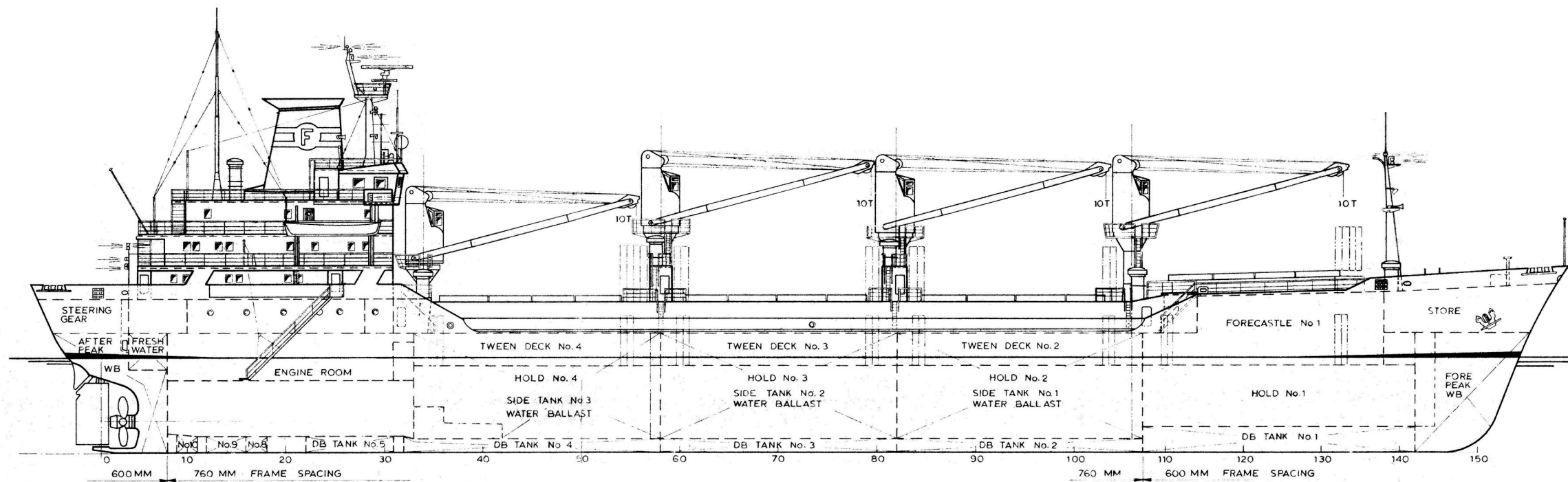
RAUMA-REPOLA OY		1:100	10.5.75
3500 DWT MOTORSHIP PROFILE AND DECKPLANS RAUTAPIIRUSTUS		055925	



GENERAL ARRANGEMENT
MOTOR CARGO LINER
ABT. 8600 / 11100 TDW
SCALE 1:200

PRINCIPAL DIMENSIONS		
LENGTH OVER ALL ABT.	151.54 M	497'-2"
LENGTH BETW. PERP.	141.03 M	462'-1"
BREADTH MLD.	18.90 M	62'-0"
DEPTH MLD TO UPPER DECK	11.50 M	37'-9"
DEPTH MLD TO SECOND DECK	8.15 M	26'-9"
DRAUGHT TO TONNAGE MARK	7.81 M	25'-8"
DRAUGHT AS CLOSED	8.62 M	28'-0"

Oy WÄRTSILÄ Ab
TURKU SHIPYARD



AS BUILT IN SHIP
No.1200

GENERAL ARRANGEMENT

7100 TDW CARGO SHIP

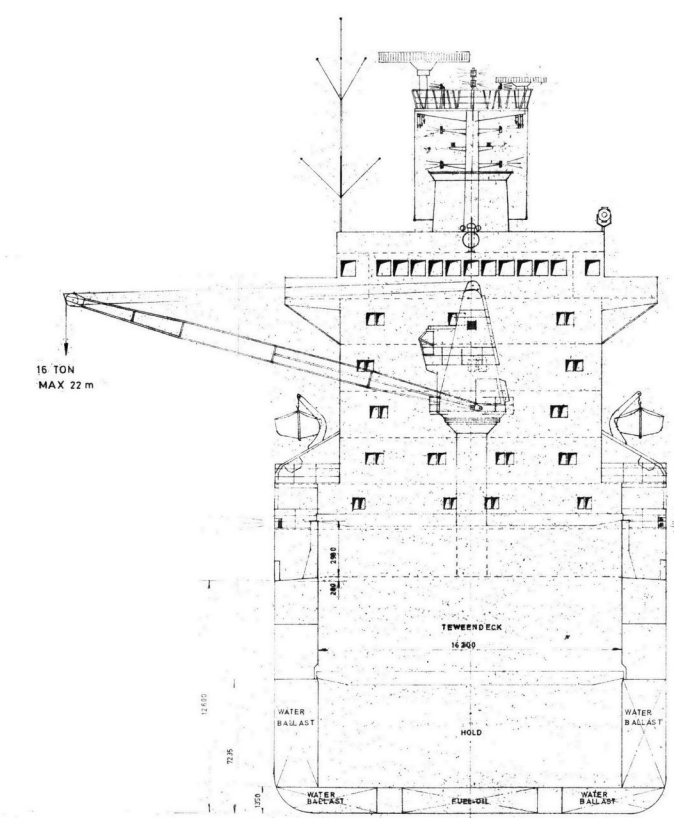
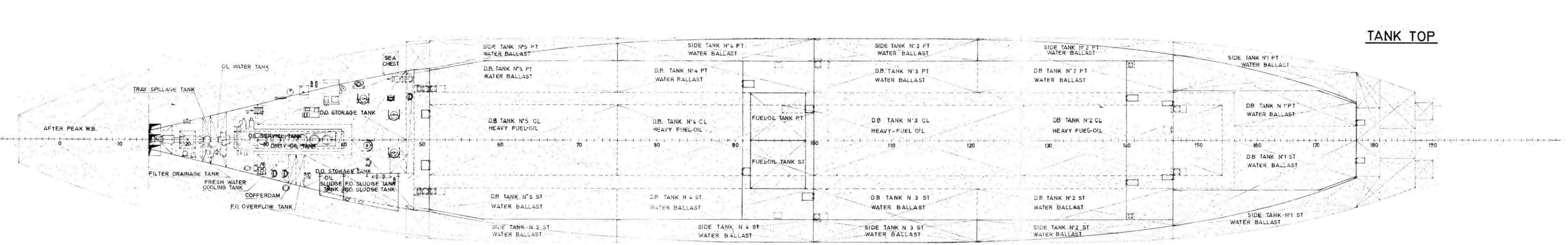
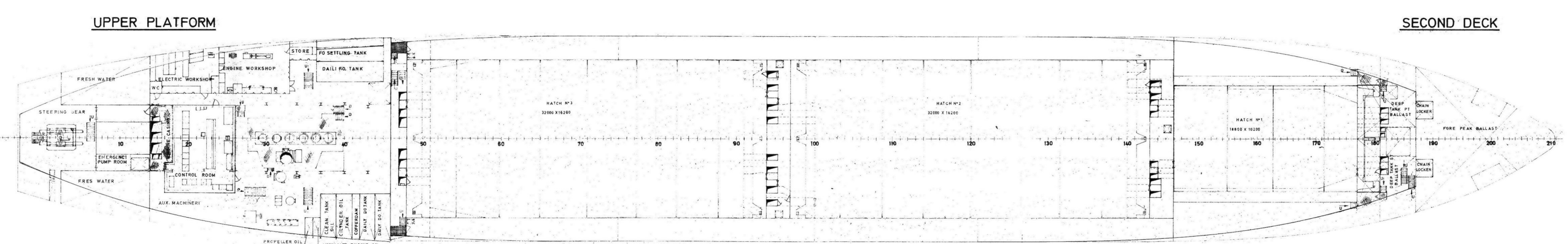
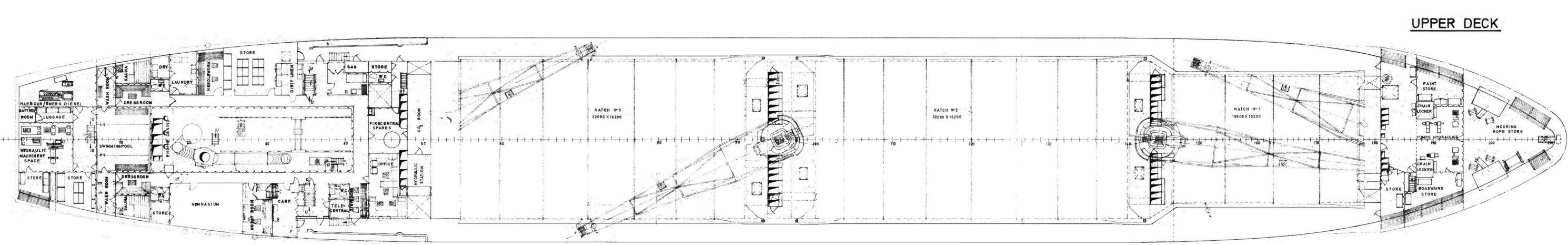
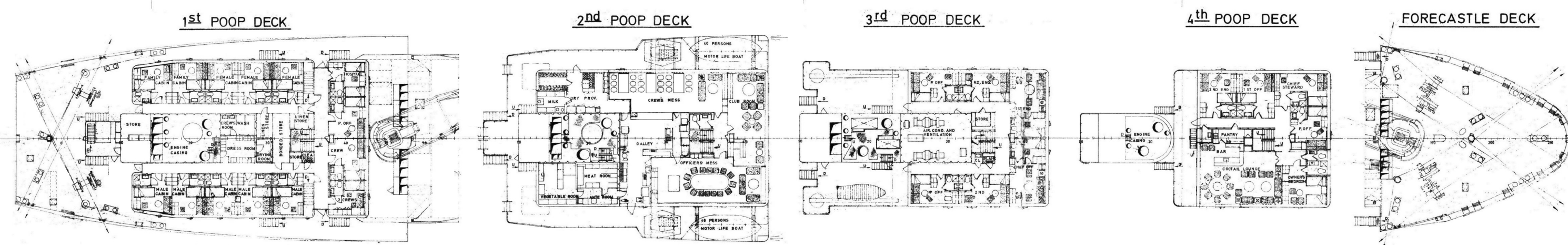
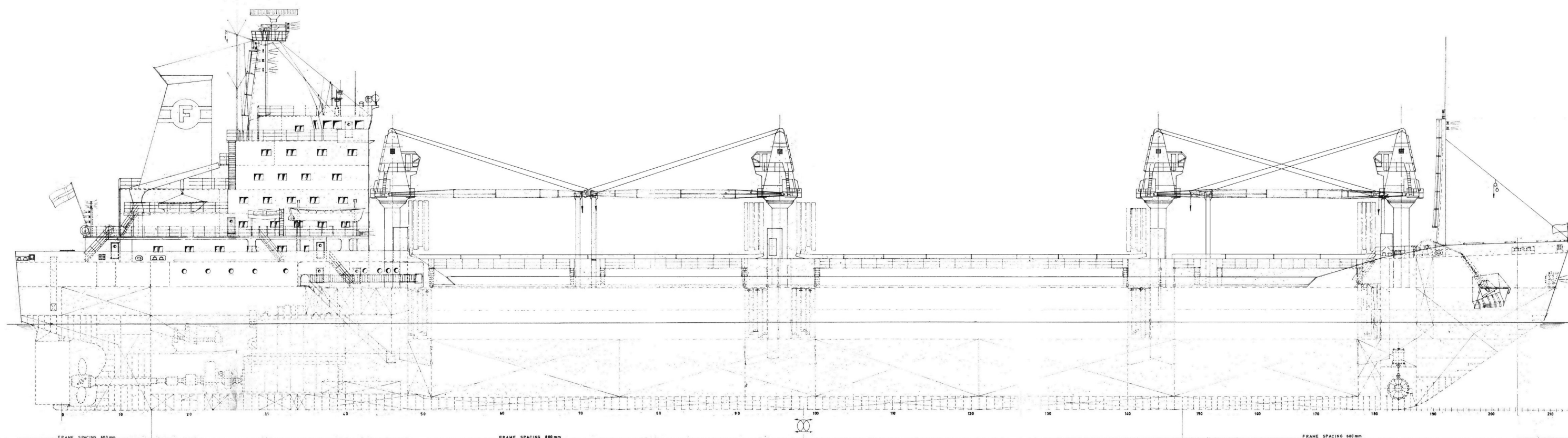
SCALE 1:200

PRINCIPAL DIMENSIONS

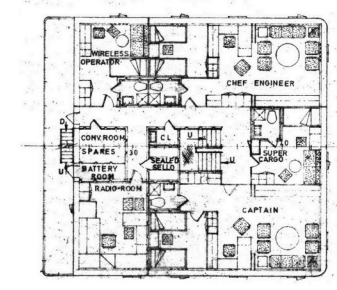
LENGTH OVER ALL ABT	118,30 M	388' - 1 1/2"
LENGTH BETW. PERP	109,20 M	358' - 3"
BREADTH MLD	18,00 M	59' - 1/2"
DEPTH MLD TO UPPER DECK	9,30 M	30' - 6"
DEPTH MLD TO SECOND DECK	6,77 M	22' - 2 1/2"
DRAUGHT TO SUMMER LOAD LINE	7,43 M	24' - 4 3/4"

Oy WÄRTSILÄ Ab
TURKU SHIPYARD

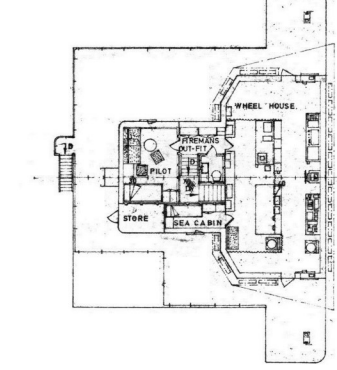
A196.1171.001



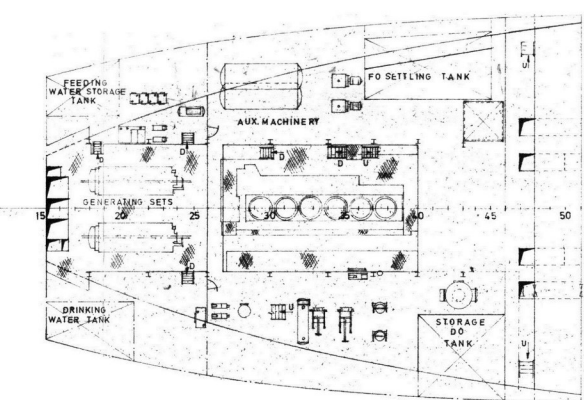
5th POOP DECK



NAVIGATING DECK



LOWER PLATFORM



MAIN PLATFORM

MAIN PARTICULARS

LENGTH OVERALL	159,15 mts.
LENGTH B.P.P. (DRAUGHT 9,00 m.)	151,42 mts.
LENGTH B.P.P. (DRAUGHT 7,30 m.)	149,00 mts.
BREADTH MOULDED	21,00 mts.
DEPTH TO UPPER DECK	12,60 mts.
DEPTH TO SECOND DECK	7,235 mts.
MAXIMUM DRAUGHT	9,00 mts.
SERVICE DRAUGHT	7,30 mts.
DEADWEIGHT (DRAUGHT 9,00 m.)	14,900 Tons.
DEADWEIGHT (DRAUGHT 7,30 m.)	10,500 Tons.
OUTPUT (AES-SULZER 6 RND 68)	9 900 B.H.P.
SPEED (DRAUGHT 7,30 m. TRIAL AT 85% M.C.O.)	16 Knots.

BUQUE:		S. A. JULIANA	
ESCALA		CONSTRUCTORA GUONESA	
PROYECTO N.º		GUION-ESPAÑA	
CONSTRUCCION N.º 252-253-254-255		DIVISION TECNICA	
1:200		CAICADO	REVISADO
		25-5-76	25-5-76
		RENDUELES	RENDUELES
		N.º 31.01.01.01	

GENERAL ARRANGEMENT

CAPACITY OF CARGO SPACE						
FRAMES	COMP. IDENT	CARGO HOLD WITH	VOLUME M3	CENTRES OF GRAVITY		
				FROM FRAME 0 M	FROM CL P+/S-M	FROM BL M
0-121	R111	FIXED CARGO BULKHEADS	14970	47.66	0.08	11.27
	R112	RAISED CARGO BULKHEADS	19525			12.38

TANK CAPACITIES							
FRAMES	COMP. IDENT	COMPARTMENT NAME	VOLUME M3	WEIGHT TON	CENTRES OF GRAVITY		
					FROM FRAME 0 M	FROM CL P+/S-M	FROM BL M
DIESEL OIL			RHO = 0.860 TON/M3				
116-121	R713	DO TANK	10.3	8.8	94.80	-3.45	4.60
MISCELLANEOUS			RHO = 1.000 TON/M3				
111-116	R714	BILGE WATER TANK	6.6	6.6	90.64	3.17	0.66
WATER BALLAST			RHO = 1.025 TON/M3				
85-106	R601	WB TANK 2 C	987.8	1012.5	76.40	0	3.75
85-106	R602	WB TANK 2 P	850.5	871.8	76.34	7.47	3.91
85-106	R603	WB TANK 2	850.5	871.8	76.34	-7.47	3.91
43-64	R401	WB TANK 4 B	987.8	1012.5	42.80	0	3.75
-1-22	R201	WB TANK 6 C	861.7	883.5	9.07	0	4.47
-1-22	R202	WB TANK 6 P	757.4	776.4	9.03	7.53	4.58
-1-22	R203	WB TANK 6 S	757.4	776.4	9.03	-7.53	4.58
TOTAL OF WATER BALLAST			6053.1	6204.6	44.46	0	4.11

VOLUMES OF VOID SPACES (UNDER DECK)						
FRAMES	COMP. IDENT	COMPARTMENT NAME	VOLUME M3	CENTRES OF GRAVITY		
				FROM FRAME 0 M	FROM CL P+/S-M	FROM BL M
123-FOR	R801	FORE PEAK	184.7	100.96	0	5.81
106-123	R700	VOID SPACE 1 C	125.4	91.72	-3.45	4.80
106-123	R702	VOID SPACE 1 P	403.3	89.95	6.79	4.68
106-123	R714	VOID SPACE 1 S	403.3	89.95	3.17	4.68
64-85	R501	VOID SPACE 3	2705.1	59.60	0	3.83
43-64	R601	VOID SPACE 4 P	858.6	42.80	7.49	3.88
43-64	R602	VOID SPACE 4 S	858.6	42.80	-7.49	3.88
22-43	R603	VOID SPACE 5	2692.7	26.03	0	3.85
AFT-0	R401	AFTER PEAK	1112.6	-8.14	0	6.91

AUXILIARY DIESEL ENGINE, ALTERNATOR

	TYPE	MAKER
1 PCS FOUR STROKE DIESEL ENGINE, 145 kW AT 1500 RPM	3306 DIT	CATERPILLAR
1 PCS DIRECT COUPLED ALTERNATOR 145 kW/380 V, 50 Hz	SR4	CATERPILLAR

THRUSTER

	TYPE	MAKER
1 PCS BOW JET-THRUSTER	HT 800-TD/1B	OMNITHRUSTER
DRIVEN BY DIESEL ENGINE 430kW	3408 DITA	CATERPILLAR

PUMPS

	TYPE	MAKER
2 PCS BALLAST PUMP 500 M3/H 16 MLC CENTRIFUGAL, SELF PRIMING	QV-10/300	IRON A/S
1 PCS BILGE PUMP 40 M3/H 16 MLC CENTRIFUGAL, SELF PRIMING	RS-65-50/160	IRON A/S
2 PCS BALLAST EJECTOR 80 M3/H 15 MWC	2-2-3 17,5/31	GOLAR
2 PCS BILGE EJECTOR 18 M3/H 15 MWC	2-2-3 17,5/31	GOLAR

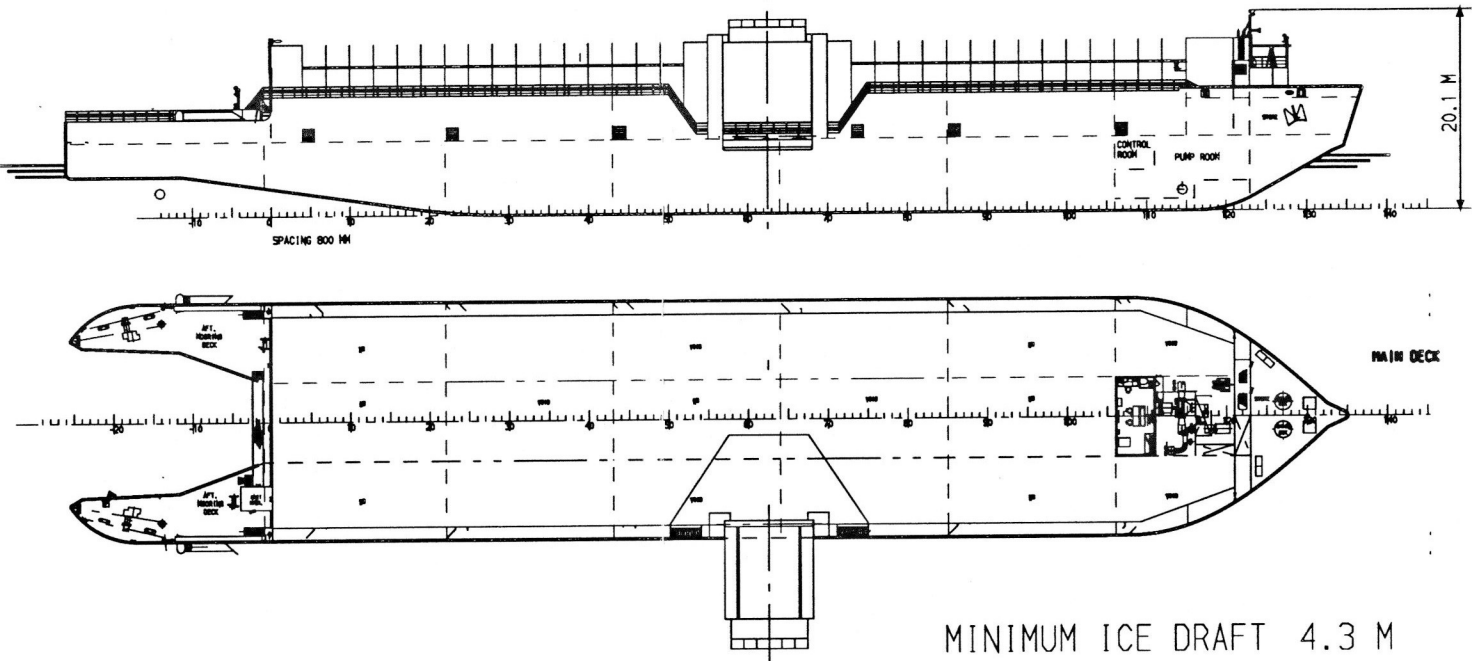
TANK LEVEL AND DRAFT GAUGING

	MAKER
7 PCS TANK LEVEL GAUGING SYSTEM	LEV-EL PG VALMET AUTOMATION
2 PCS DRAFT GAUGING SYSTEM	LEV-EL PG VALMET AUTOMATION

MOTTI

OWNER : LUMI SHIPPING OY FINLAND
BUILDER : KVAERNER MASA-YARDS, TURKU NEW SHIPYARD
CLASS : LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING +100A1, PONTOON, ICE CLASS 1A, INTEGRATED PUSH-PONTOON

HOME PORT : KEMI
YARD NUMBER : 1324
YEAR BUILT : 1993



DECK MACHINERY

	TYPE	MAKER
1 PC SIDE RAMP	LENGTH INCL. LAPS 9.5 M DRIVING WIDTH 6.0 M	MAC GREGOR NAVIRE
2 PCS WINDLASS/MOORING WINCH	AD 39/44 (SPECIAL 50 MM)	NORWINCH
2 PCS ANCHOR	WEIGHT = 2475 KG ANCHOR CHAIN U2 DIA= 50 MM TOTAL LEIGHT = 495 M	HHP POOL
2 PCS MOORING WINCH	10 TONS	MV 10 NORWINCH

COUPLING SYSTEM

	MAKER
2 PCS SOCKET PEACE, HEIGHT 4.0 M	TAISEI ENGINEERING CONSULTANTS, INC

NAUTICAL EQUIPMENT

	TYPE	MAKER
1 PC ELECTRO-TYPHOON	MT 150/130	KOCKUMS
1 PC RADAR ANTENNA 14' S-BAND		ATLAS

FIRE EXTINGUISHING

	TYPE	MAKER
1 PCS FIRE PUMP	100 M3/H 60 MLC CENTRIFUGAL 2930 RPM	CNHB-100-100/250 IRON A/S

LIFE SAVING APPLIANCES

	MAKER
1 PC LIFE RAFT FOR 6 PERSONS	VIKING

MINIMUM ICE DRAFT 4.3 M

SPEED AND POWER
COMBINATED PUSHER-BARGE
SPEED AT 5.4 M 85% MCR 10.5 KNOTS

FREEBOARD PARTICULARS

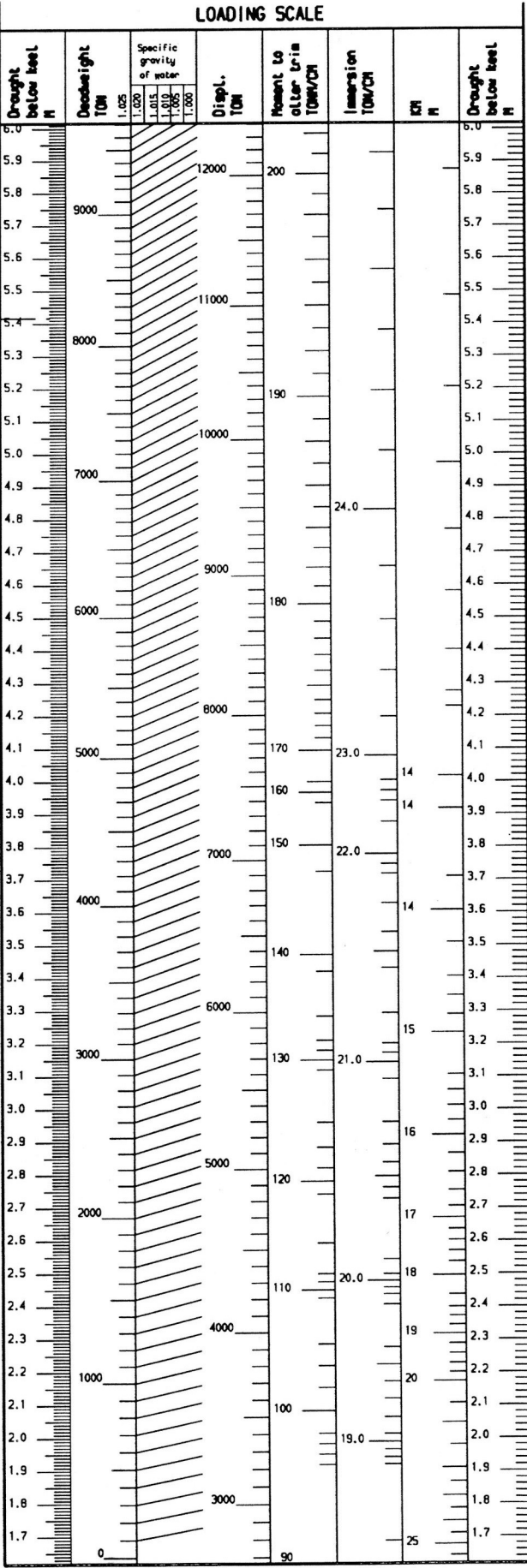
	FREEBOARD M	DRAUGHT M	DEADWEIGHT TON
F	2.001	5.528	8213
S	2.112	5.417	8212
W	2.225	5.304	7935

TONNAGES

	INTERNATIONAL
GROSS TONNAGE	5165
NET TONNAGE	1550

MAIN DIMENSIONS

LENGTH OVER ALL	130.1	M
LENGTH at CWL	126.0	M
BREADTH MAX	23.9	M
BREADTH at CWL	22.5	M
DEPTH MOULDED	7.5	M
DRAUGHT at S.L.L.	5.4	M



8000 DWT BARGE
CAPACITY PLAN

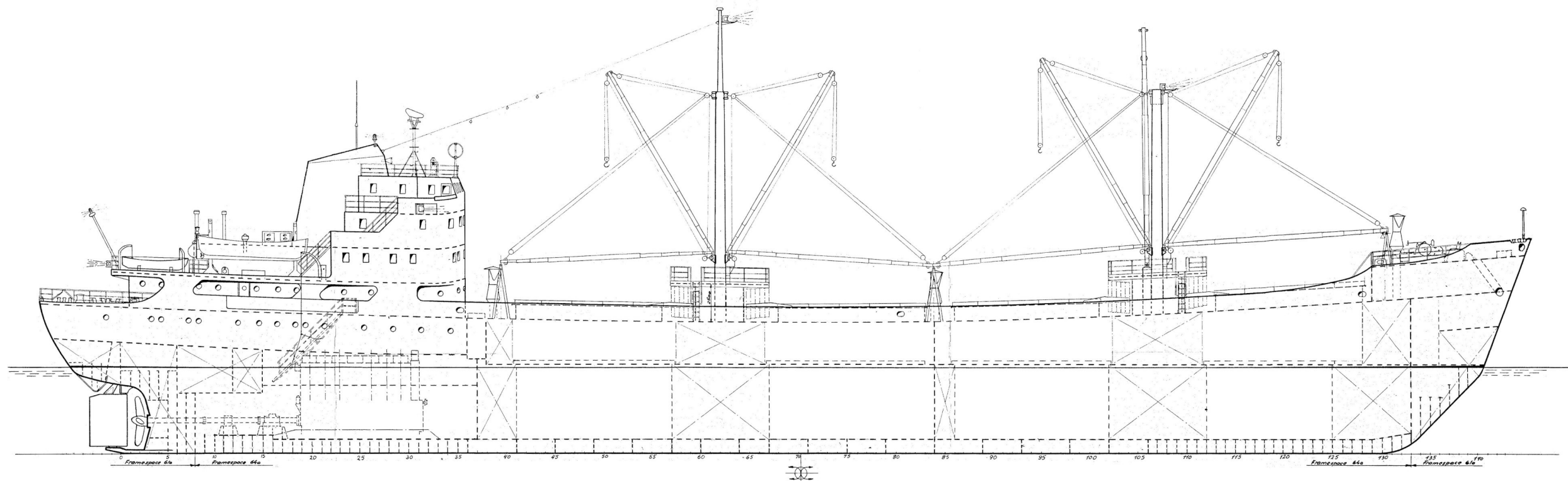
1:700

THE PARTICULARS OF THIS DRAWING ARE BELIEVED
TO BE CORRECT BUT ARE NOT GUARANTEED

Kvaerner Masa-Yards
Turku New Shipyard

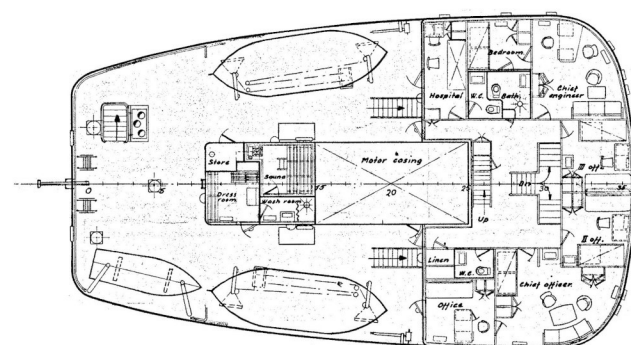
29.9.1993 STo

3.324.1120.210.005

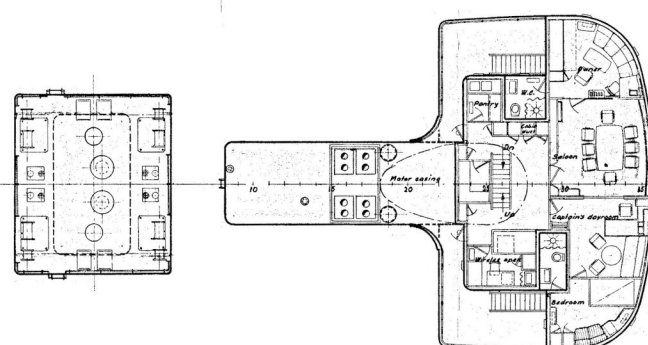


Principal dimensions:

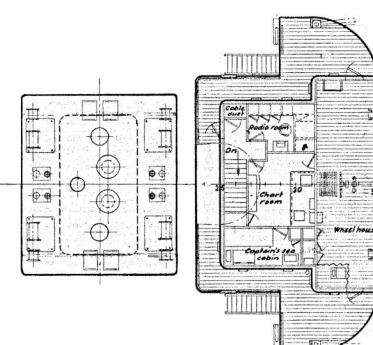
Length over all	321'-4"	97.90 m
Length between p.p.	295'-0"	90.00 m
Breadth moulded	46'-6"	14.27 m
Depth m. to sh. dk.	28'-6"	8.70 m
Depth m. to mn. dk.	19'-4"	5.80 m



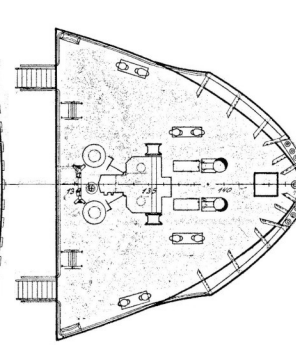
Boat deck



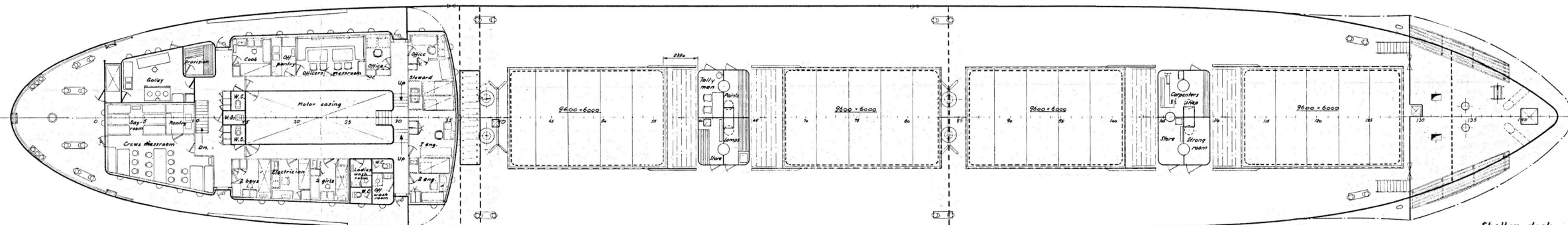
Bridge deck



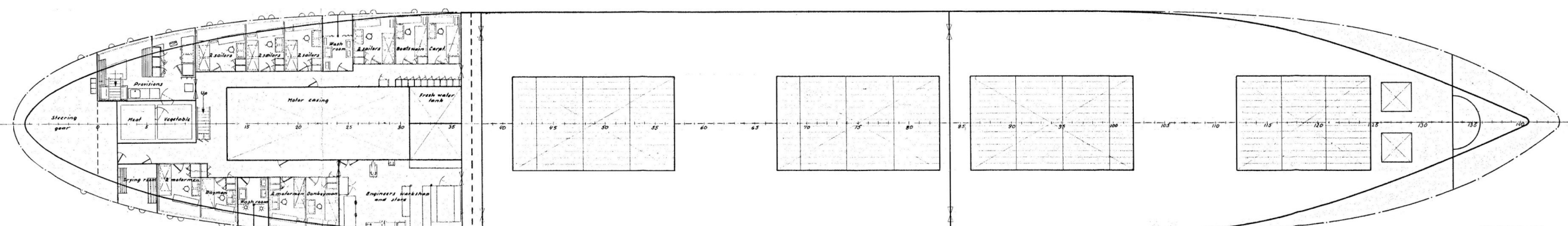
Nav. br. deck



F. castle deck

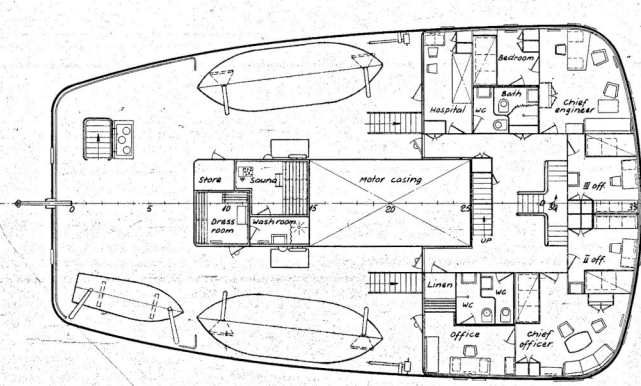
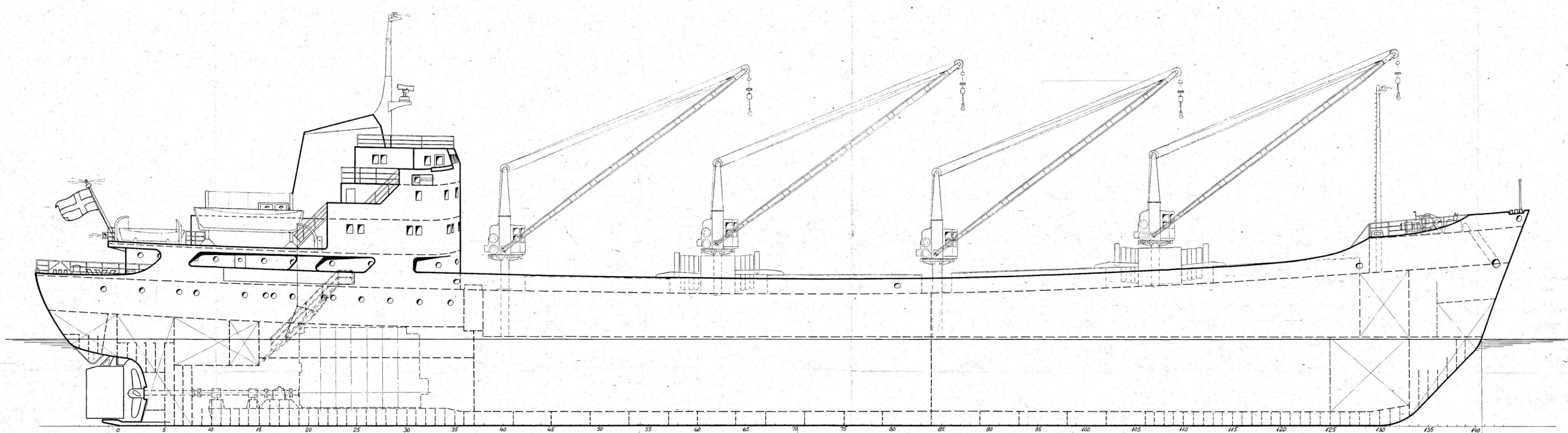


Shelter deck

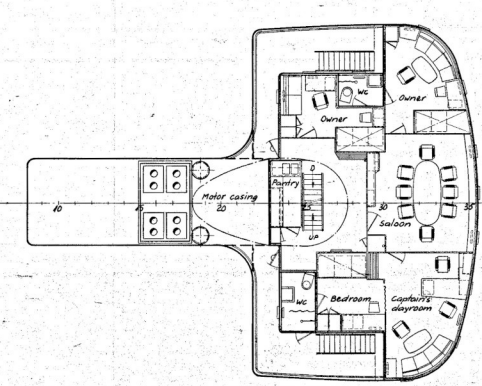


Main deck

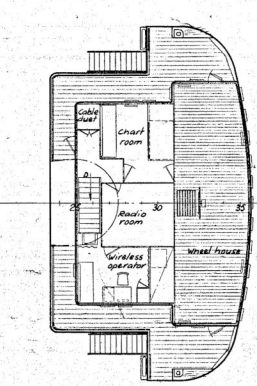
RAUMA-REPOLI Oy	Scale 1:100	Print 1/100	1/100
RAUMAN TELAKKA JA KONEPÄÄ	Rev.	1/100	1/100
3500 dwt. motorship	037376		
General arrangement			



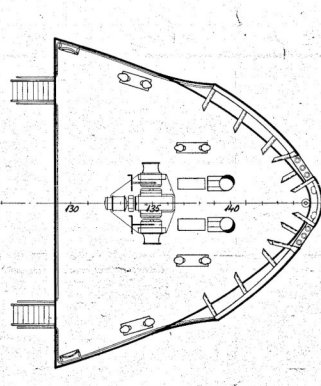
Boat deck



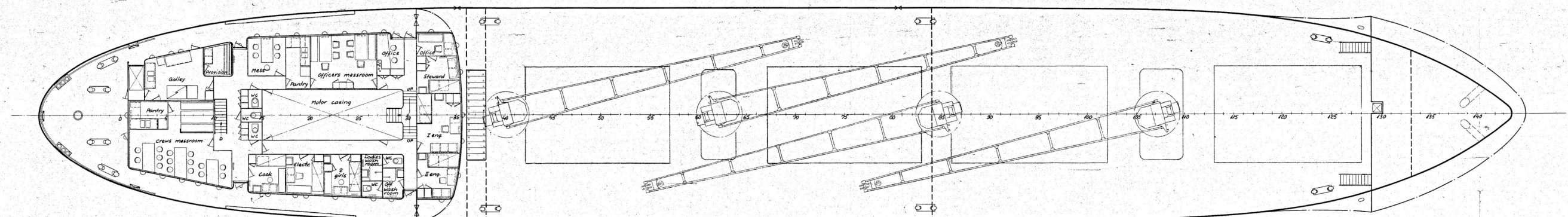
Bridge deck



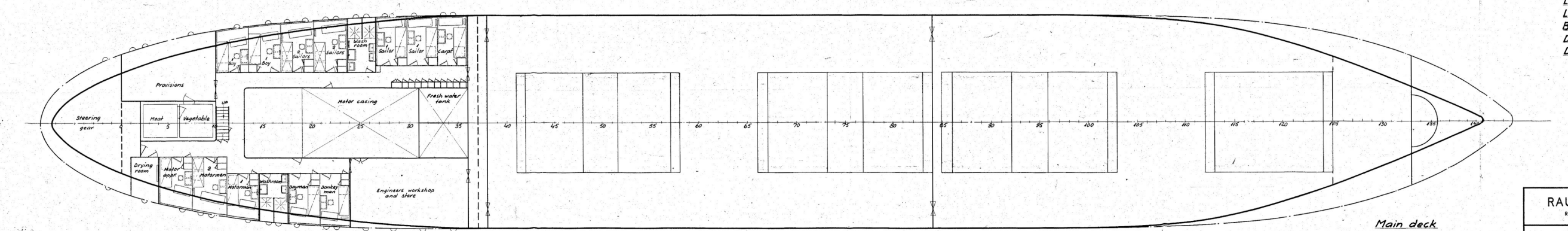
Nav. br. deck



F.castle deck



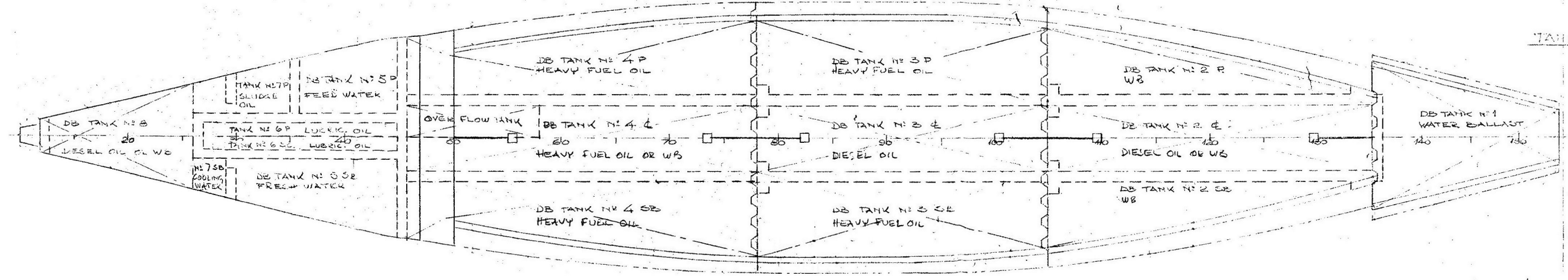
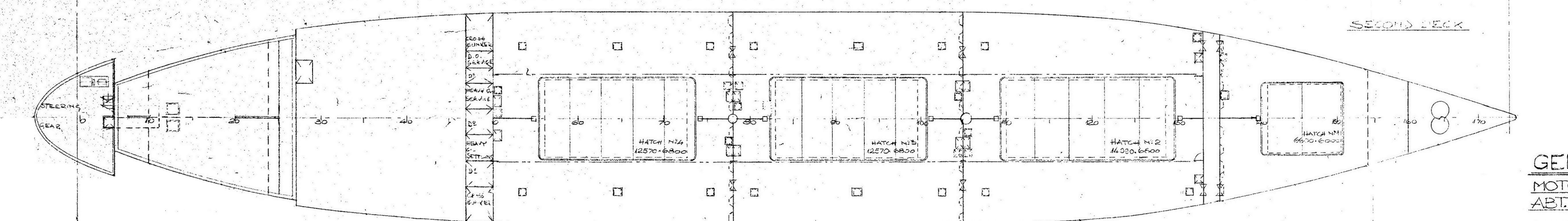
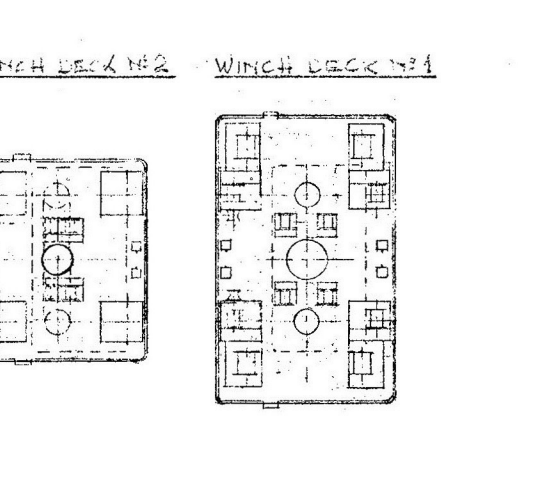
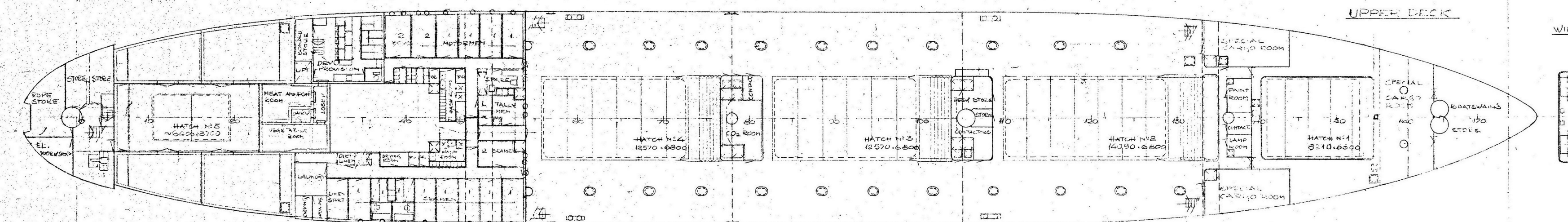
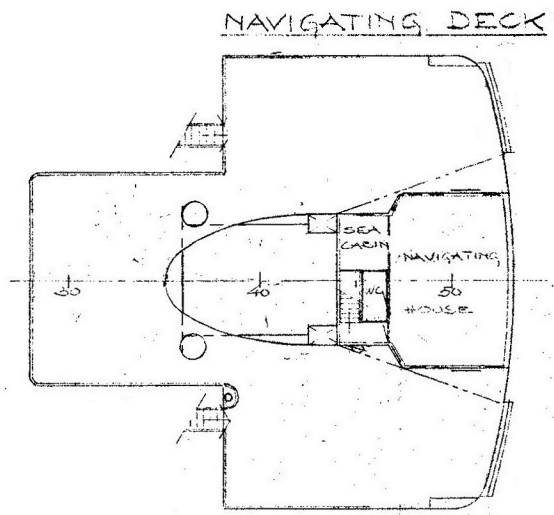
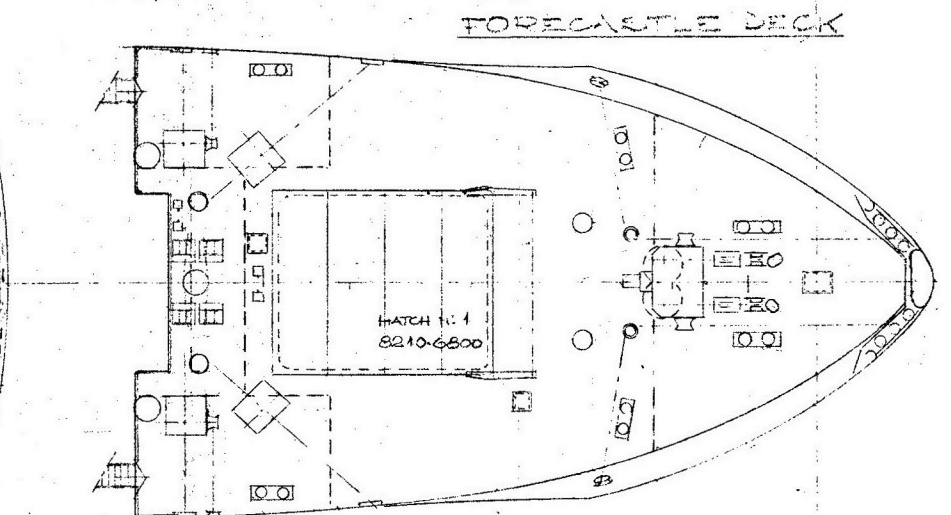
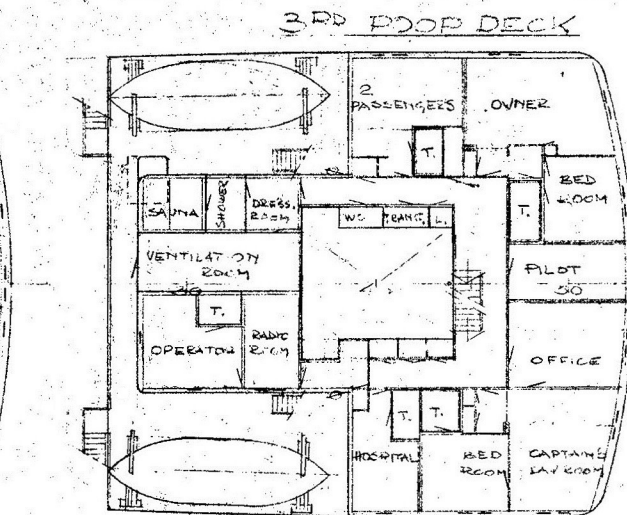
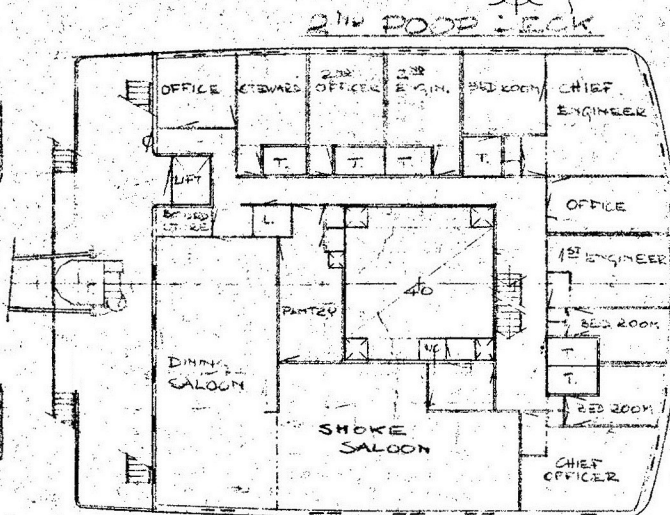
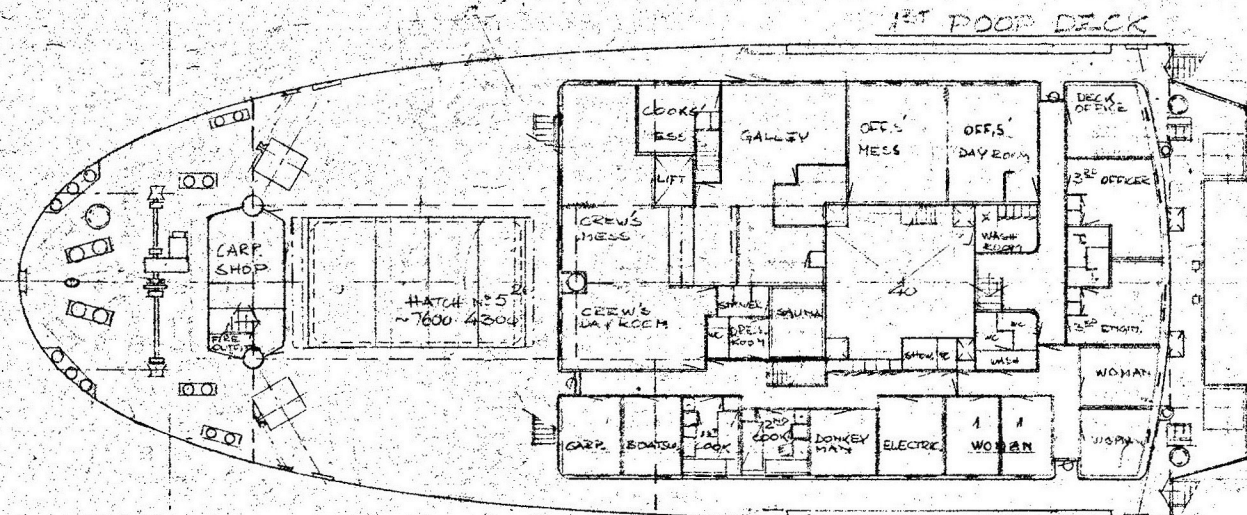
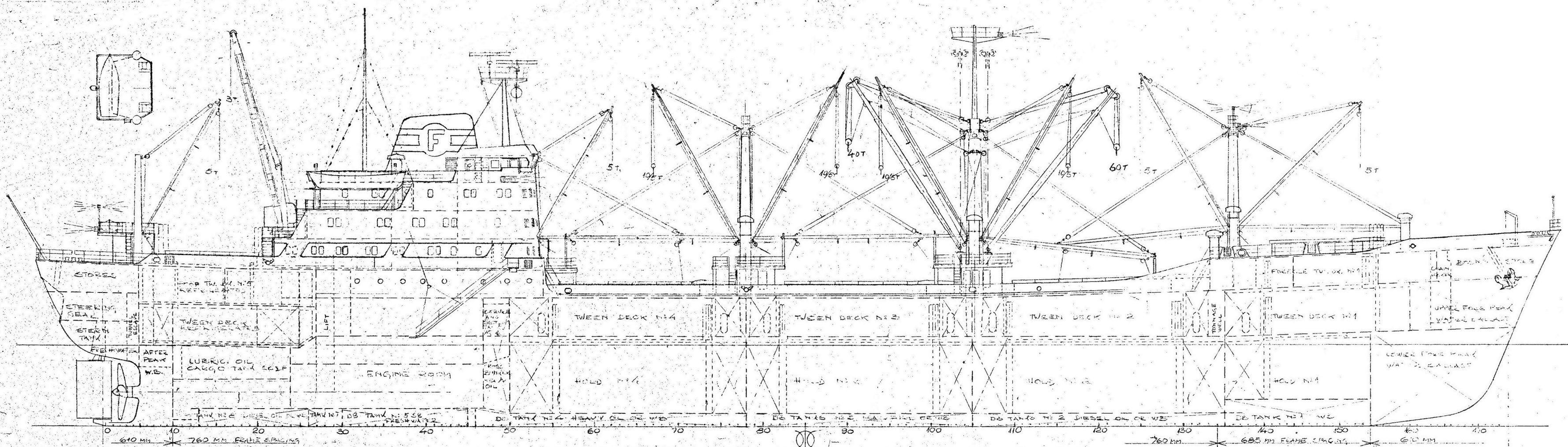
Shelter deck



Main deck

Principal dimensions:
Length over all 318'-0" 97.00 m
Length betwn. p.p. 295'-0" 90.00 m
Breadth moulded 46'-6" 14.17 m
Depth m. to sh. dk. 28'-6" 8.70 m
Depth m. to mn. dk. 19'-4" 5.90 m

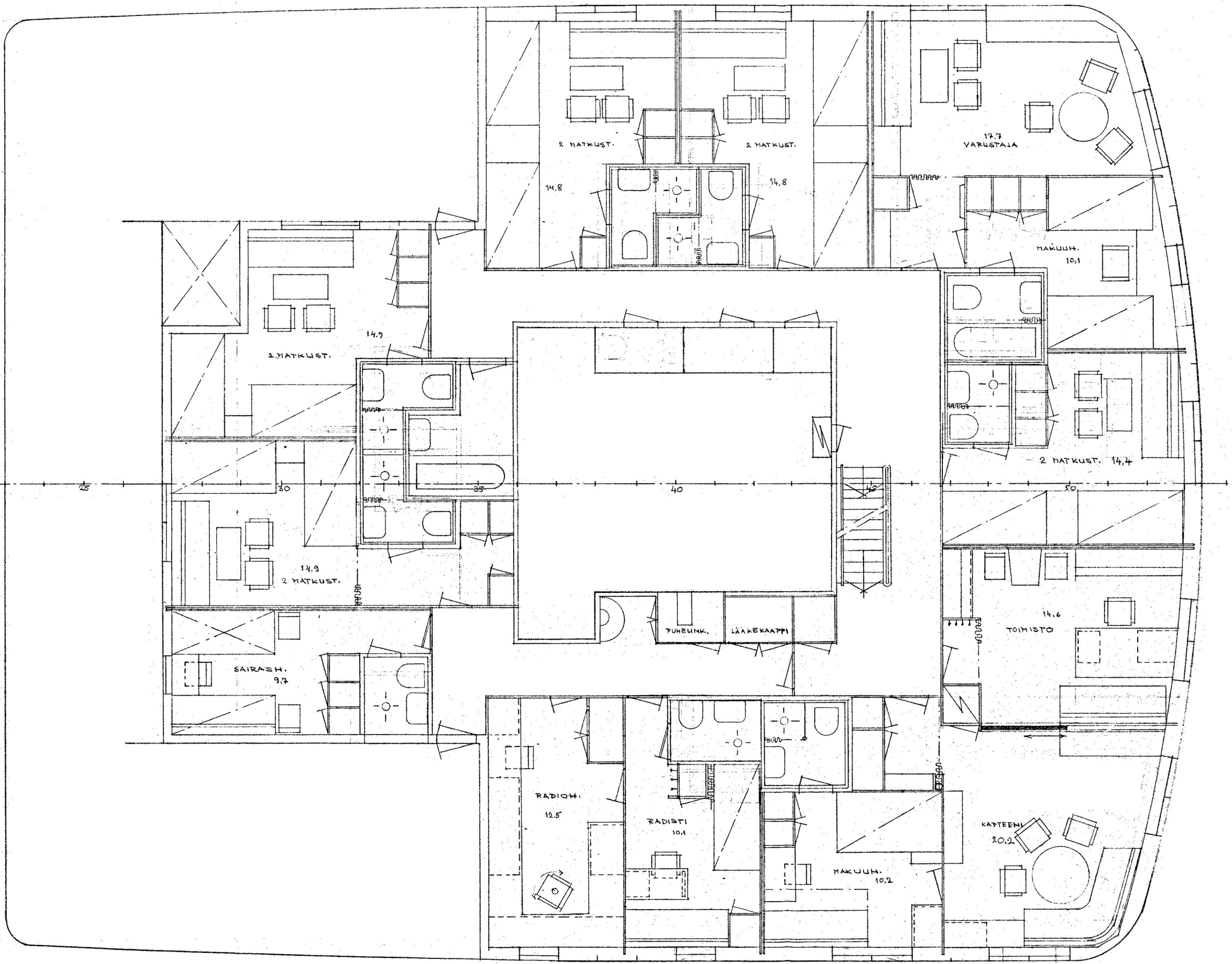
RAUMA-REPOLA Oy		Sheet	First
RAUMAN TELAKKA JA KONEPaja		1:100	1/1
3500 dwt motorship		Tark.	
General arrangement		Hyv.	
		Karva	Korva
		055040	



GENERAL ARRANGEMENT
MOTOR CARGO LINER
ABT. 7500/9500 TDW
 SCALE 1:200
PRINCIPAL DIMENSIONS
 LENGTH OVER ALL ABT. 127.80 m = 452'-1"
 LENGTH BETW. PERP. 126.80 m = 416'-0"
 BREADTH MLD 18.30 m = 60'-0"
 DEPTH MLD TO UPPER DECK 11.50 m = 37'-9"
 DEPTH MLD TO SECOND DECK 8.15 m = 26'-9"
 DRAUGHT AS OPEN ABT. 7.32 m = 24'-0"
 DRAUGHT AS CLOSED ABT. 8.30 m = 27'-3"

WÄRTSILÄ-YHTYMÄ OY
CRICHTON-VULCAN
TURKU-SUDMA
 122.000.1

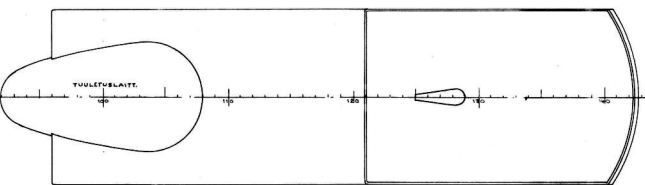
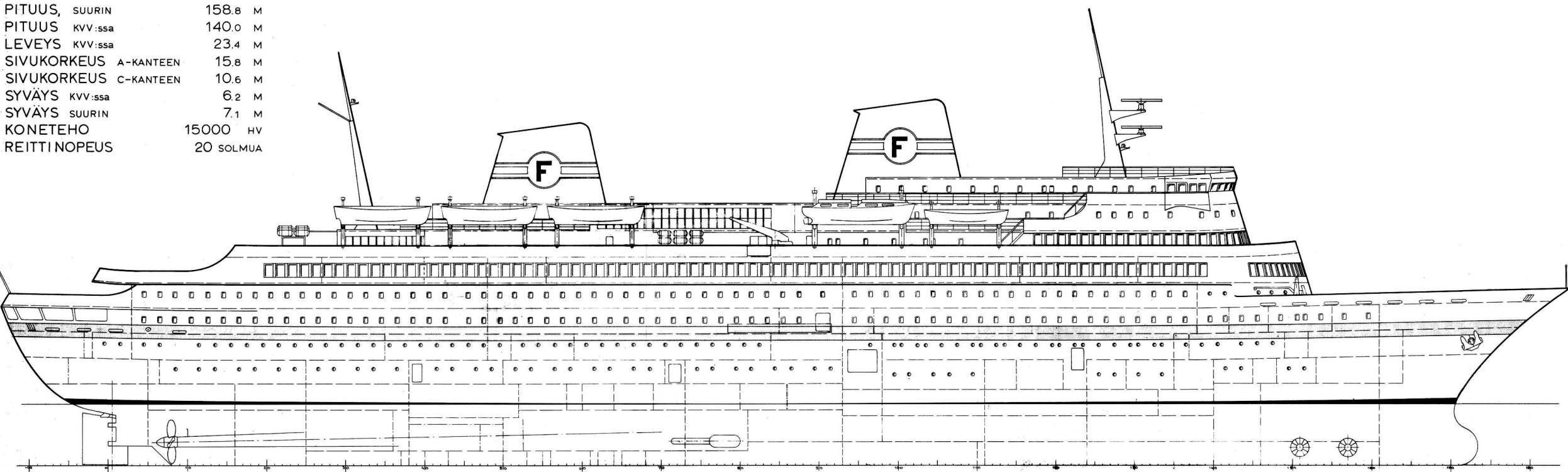
103.64 12.11.62
 31.44 20.9.63



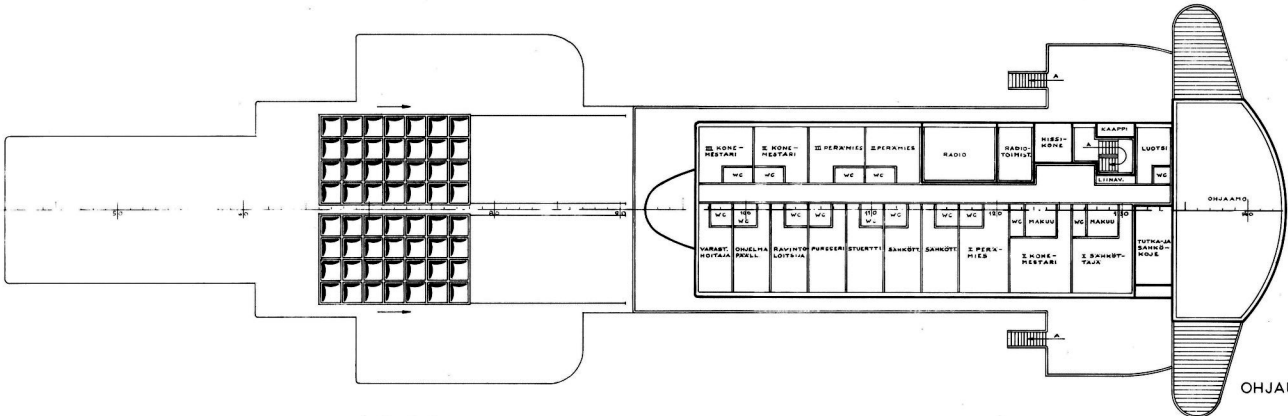
Kpl. Nro.		Esine Föremål	Qm Dm	Plat. Nro Rim. Nr	Alas Material	Modell Nro Modell Nr	Paino kg/kuuti. Vikt kg/t.	Huom. Anmärkn.			
Pää- kuvitus Ritad.		Wärtsilä-konsernen A/B CRICHTON-VULCAN Åbo						Skala: 1:50	Piir. Ritad Tark. Gransk. Hv. Godek.	Päiväys Datum 11.2.64	Nimi Namn P. J.
								SISUSTUS 3. PERÄKOROKKAKANNELLA		P 1554.060.4	
Korvattu Erätyhti								Korvattu Erätyhti	Korvattu Erätyhti		

RISTEILYALUS

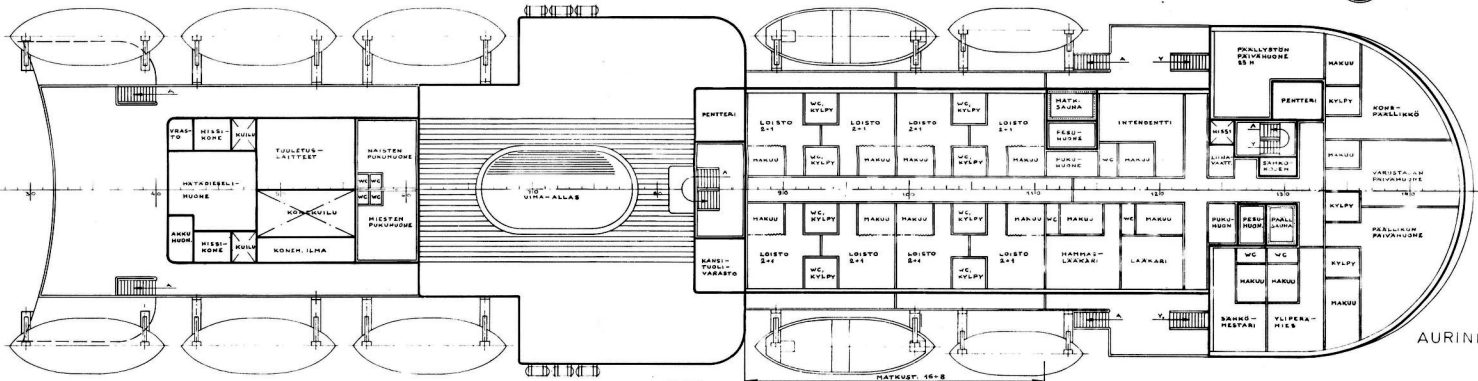
PITUUS, SUURIN	158,8 M
PITUUS, KVV:ssä	140,0 M
LEVEYS, KVV:ssä	23,4 M
SIVUKORKEUS, A-KANTEEN	15,8 M
SIVUKORKEUS, C-KANTEEN	10,6 M
SYVÄYS, KVV:ssä	6,2 M
SYVÄYS, SUURIN	7,1 M
KONETEHO	15000 HV
REITTINOPEUS	20 SOLMUA



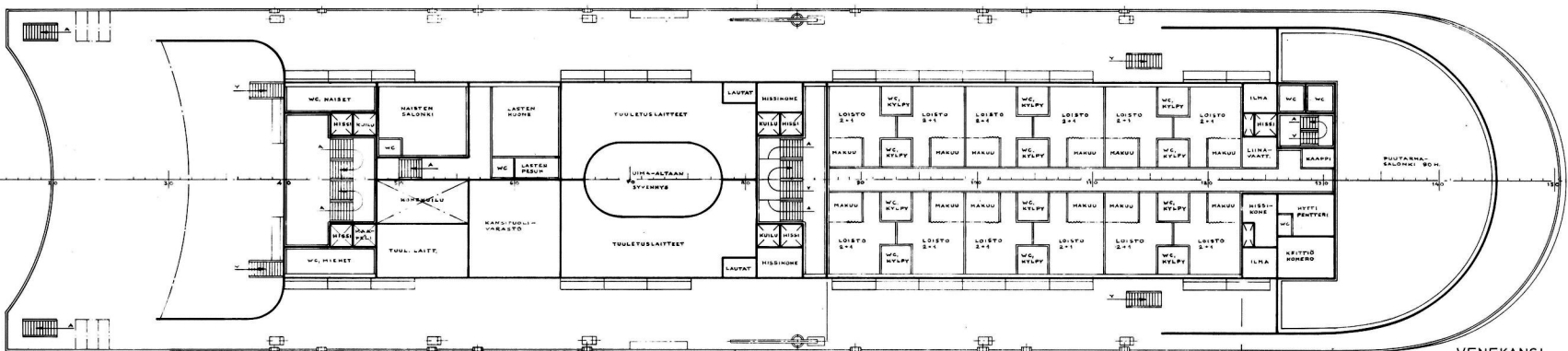
KOMPASSIKANSI



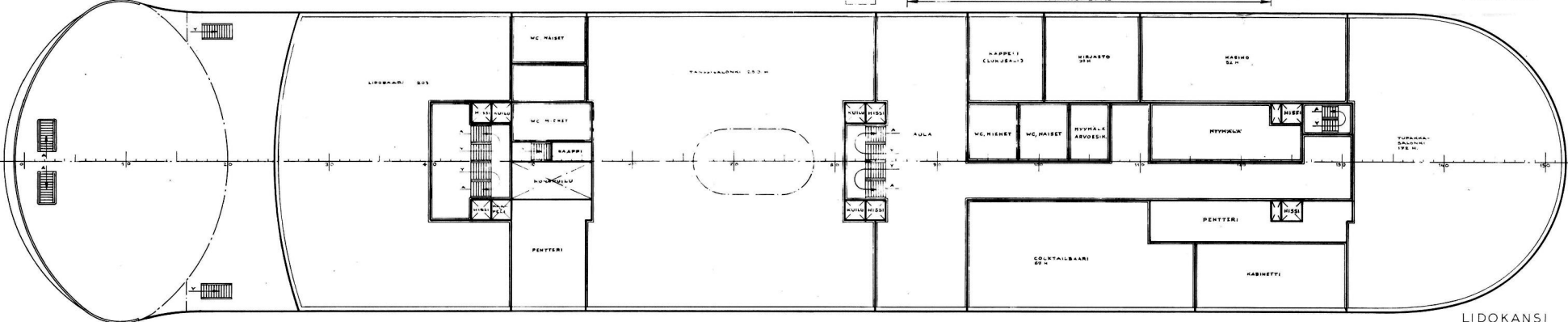
OHJAUSKANSI



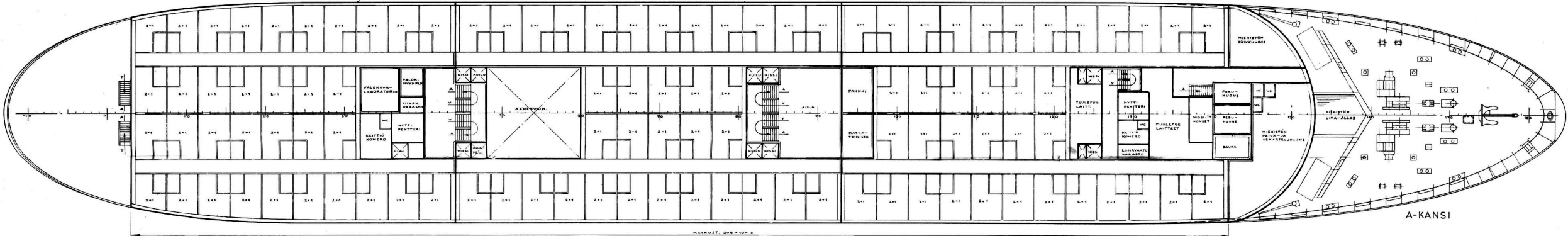
AURINKOKANSI



VENEKANSI



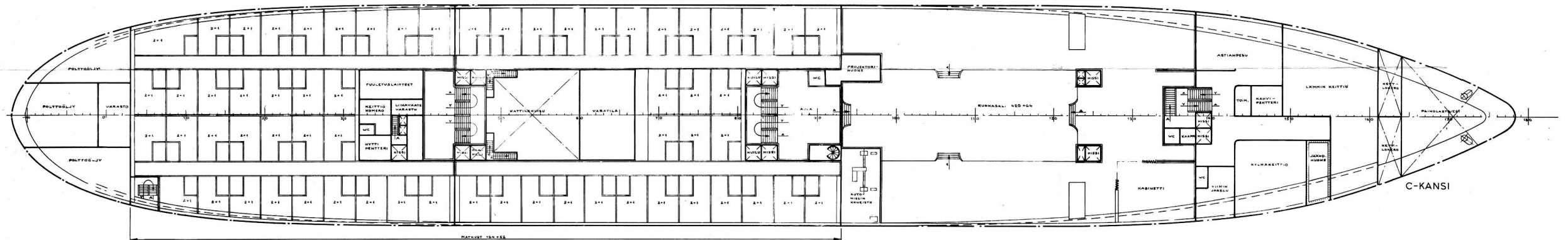
LIDOKANSI



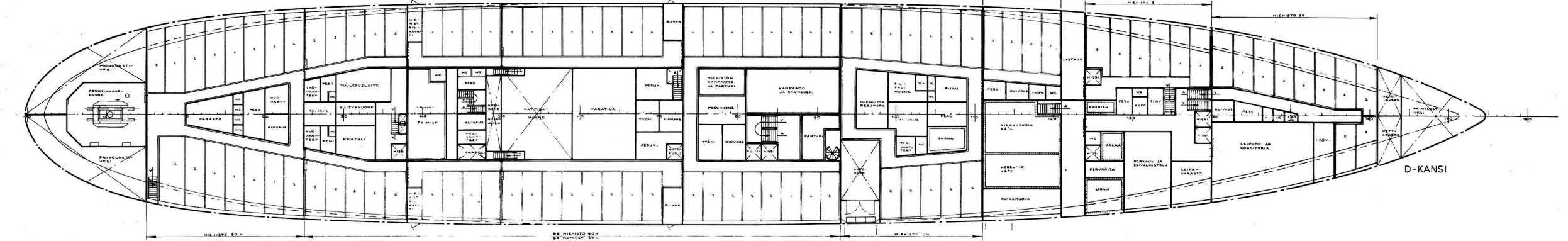
A-KANSI



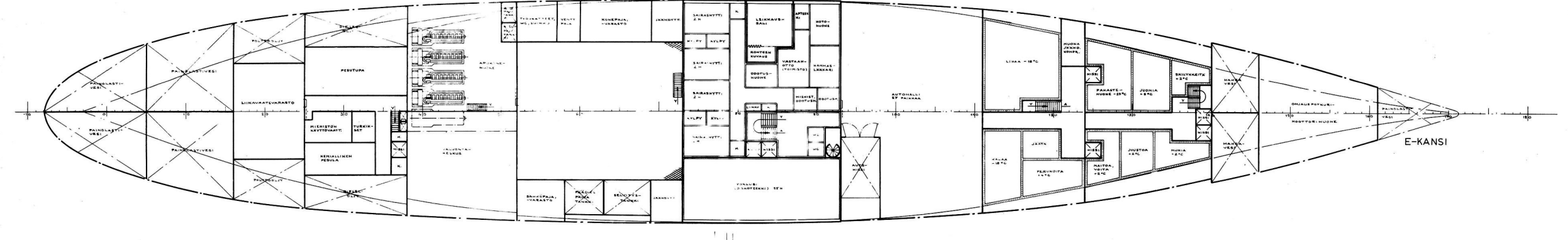
B-KANSI



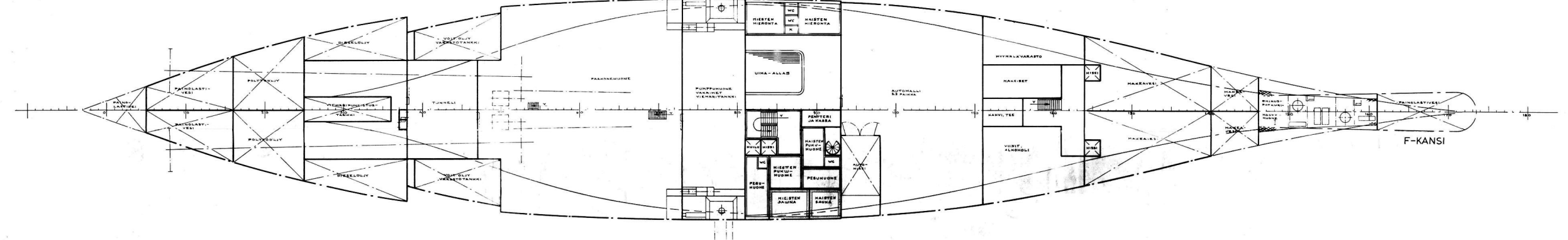
C-KANSI



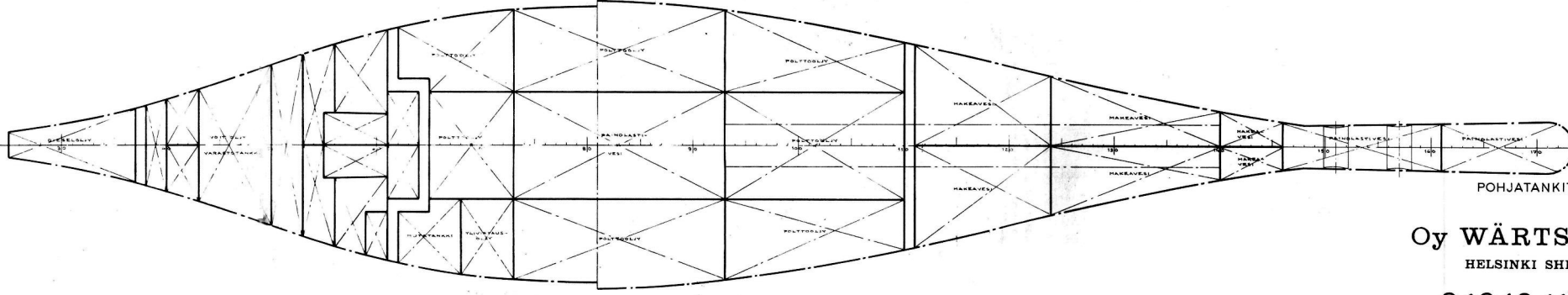
D-KANSI



E-KANSI

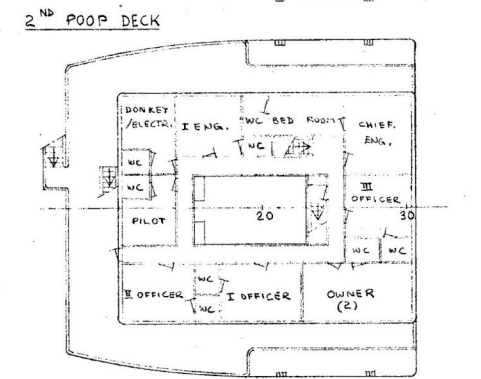
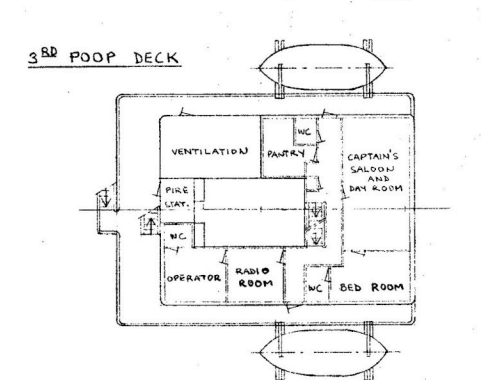
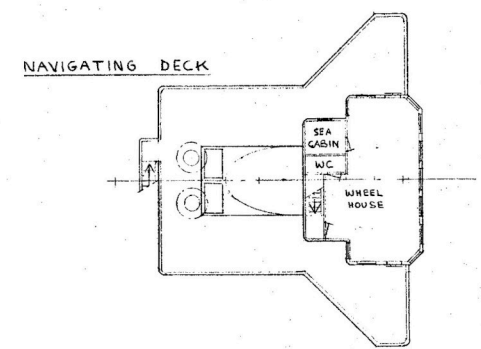
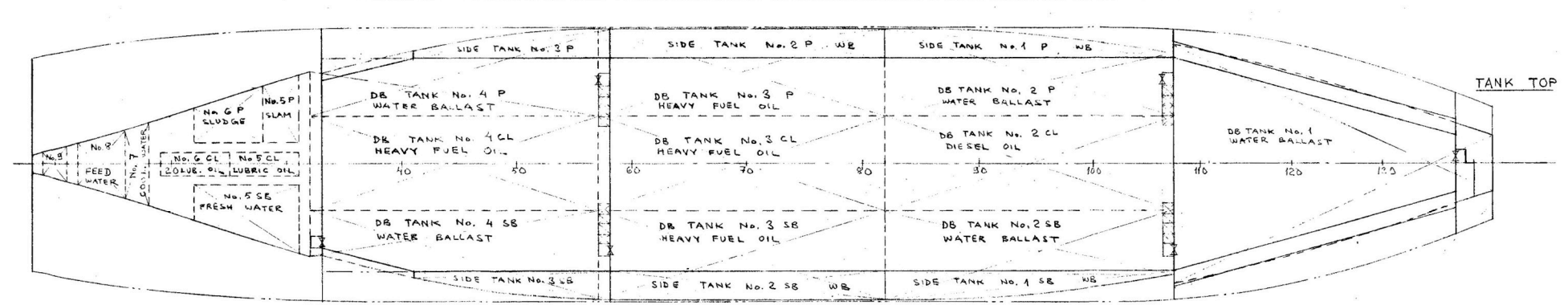
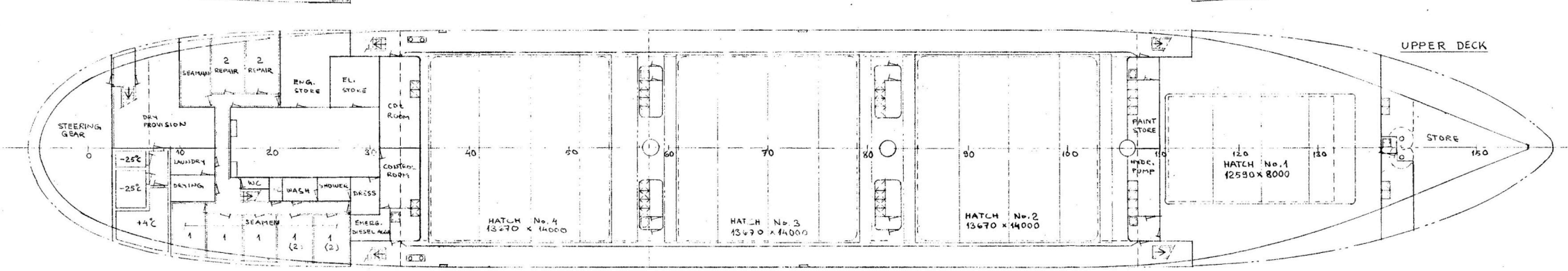
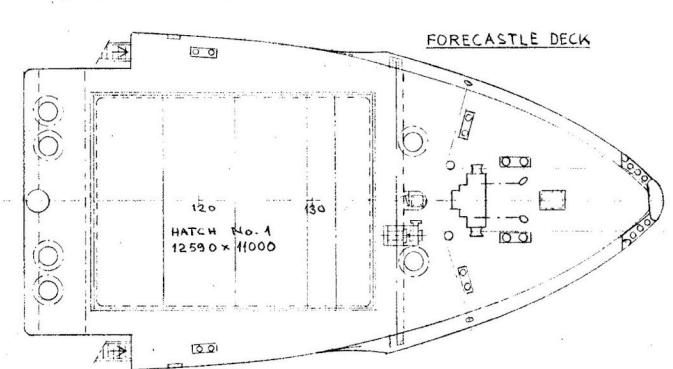
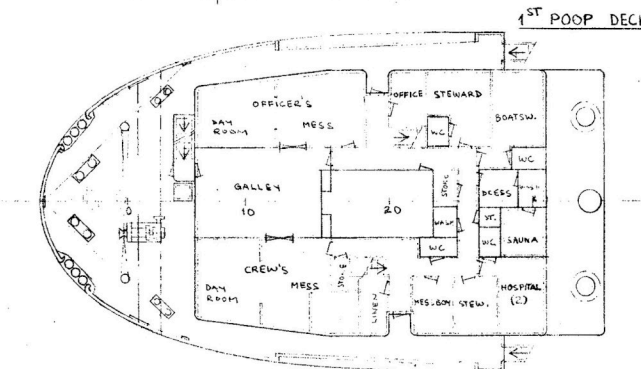
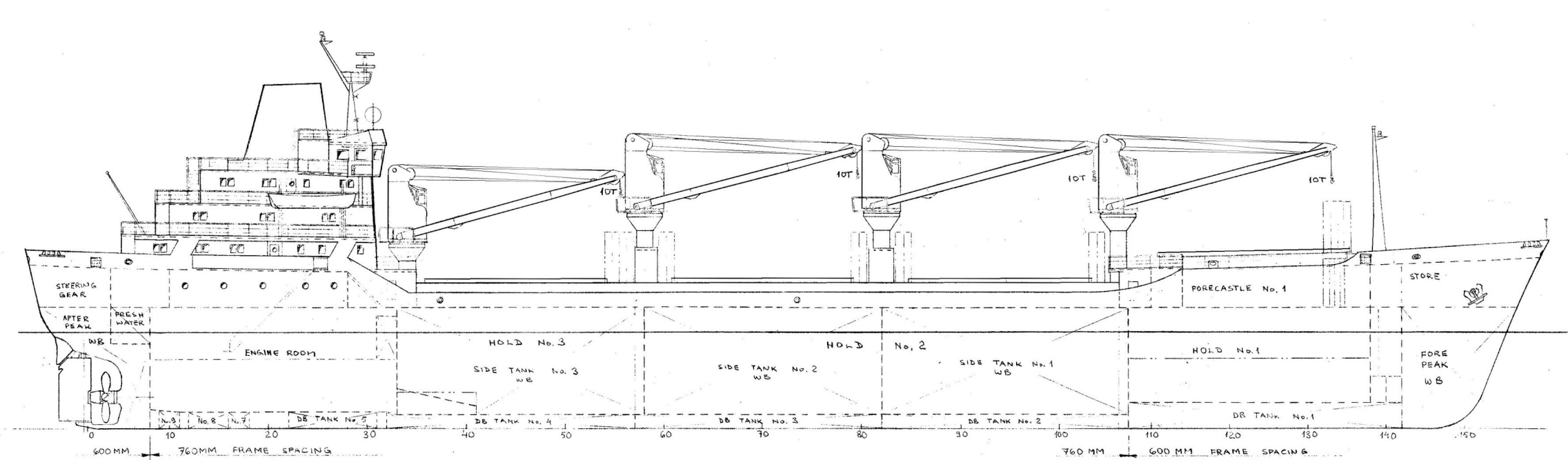


F-KANSI



POHJATANKIT

Oy WÄRTSILÄ Ab
HELSINKI SHIPYARD
0.1046.1111.1.1A



GENERAL ARRANGEMENT

7250 TDW CARGO SHIP

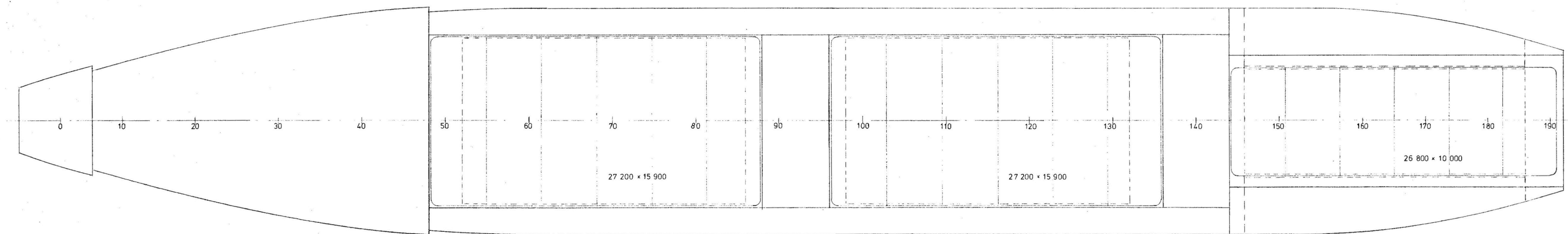
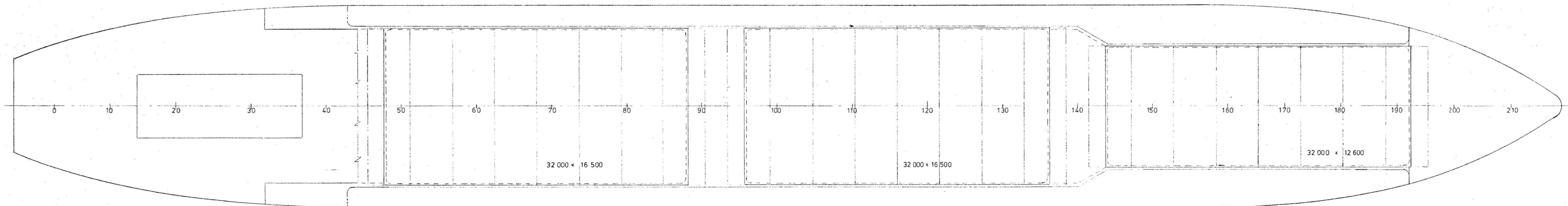
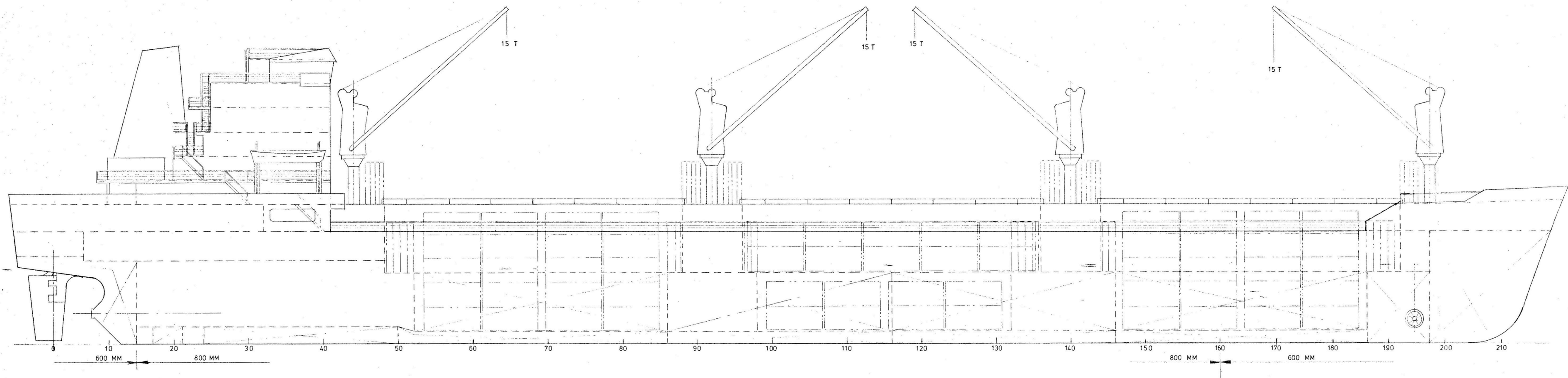
SCALE 1:200

PRINCIPAL DIMENSIONS

LENGTH OVER ALL ABT.	117,50M
LENGTH BETW. PERP	109,20M
BREADTH MLD	18,00M
DEPTH MLD TO UPPER DECK	9,30M
DRAUGHT TO SUMMER LOADLINE ABT.	7,35M

Oy WÄRTSILÄ AB
TURKU SHIPYARD

P-1703

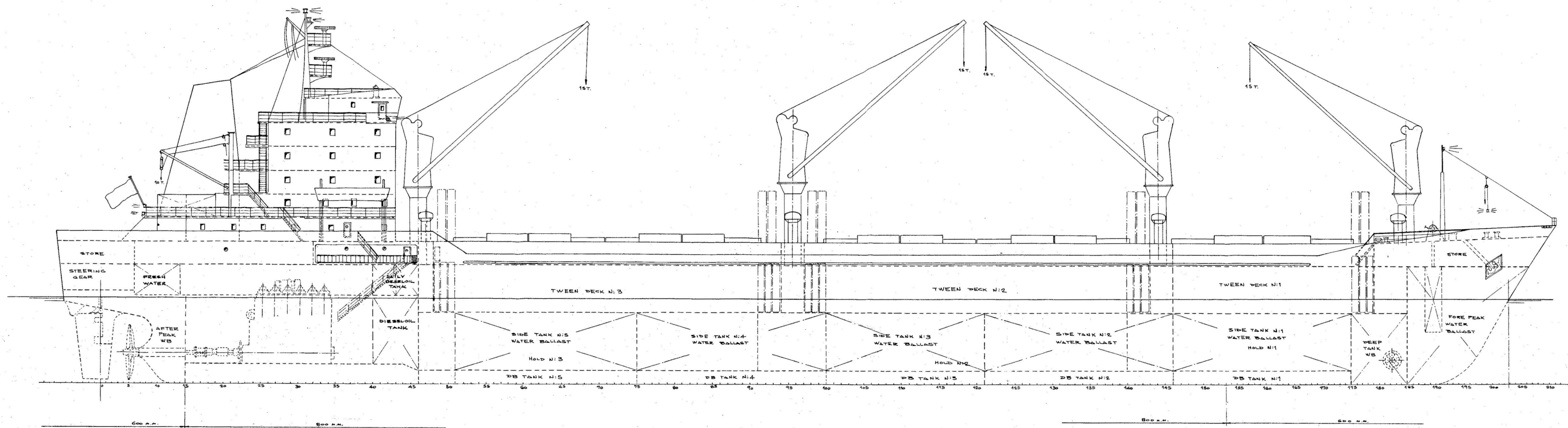


16 000 TDW CARGO SHIP

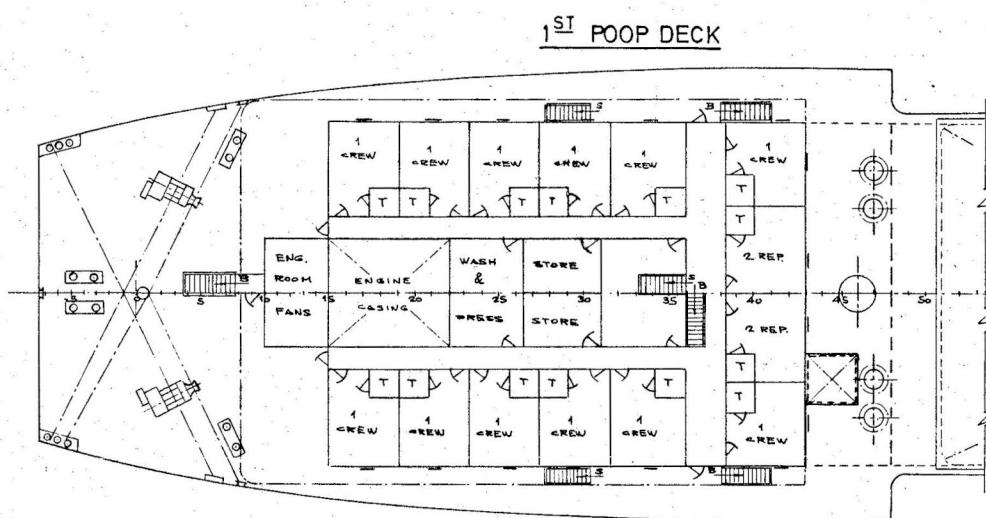
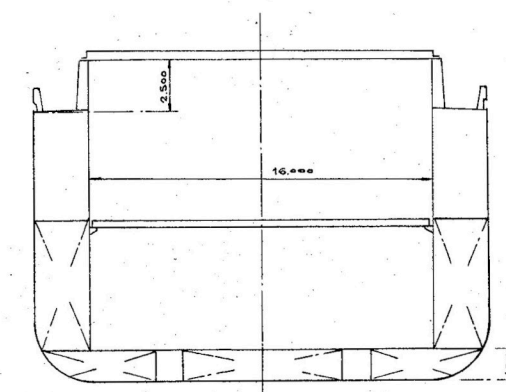
PRINCIPAL DIMENSIONS

LENGTH OVER ALL ABT	167,00 M
LENGTH BETW PERP	159,00 M
BREADTH MLD	21,64 M
DEPTH MLD TO UPPER DECK	12,00 M
DEPTH MLD TO SECOND DECK	7,60 M
DRAUGHT TO SUMMER LOAD LINE	8,60 M

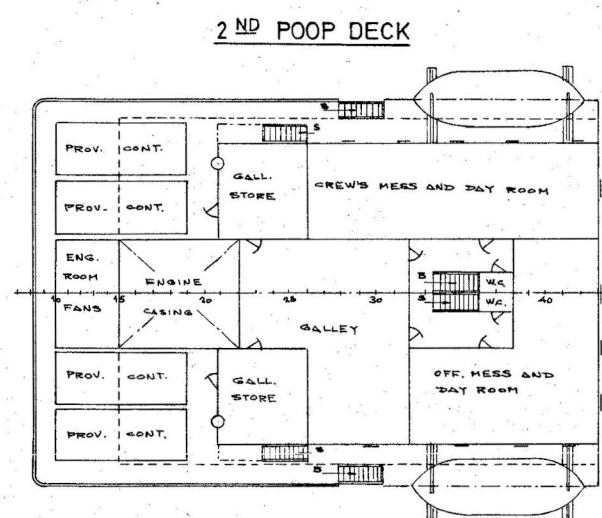
Sheet:	July:	Task:	Physi:	Stand:	Subst:	1:200
73 09 27	MT					
WARTSILA TURKU SHIPYARD		GENERAL ARRANGEMENT				
Mett:	Korvas:	Ref:	E	S	Page:	0.110.813.1171.6



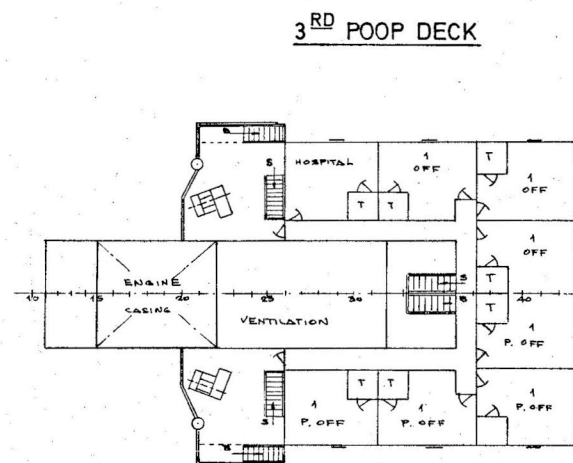
SECTION HOLD N°2



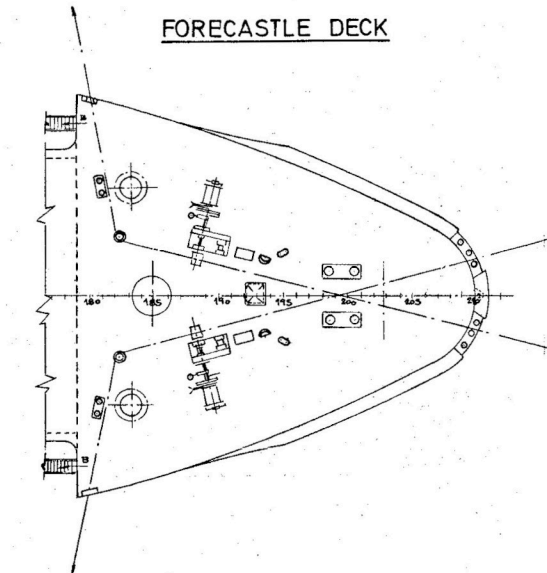
1ST POOP DECK



2ND POOP DECK

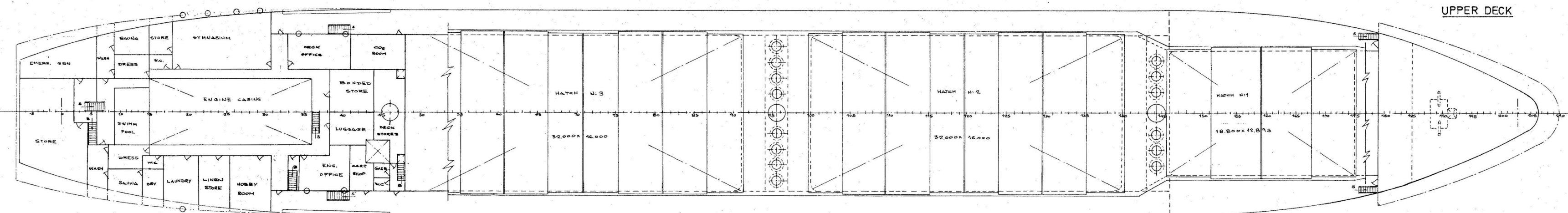
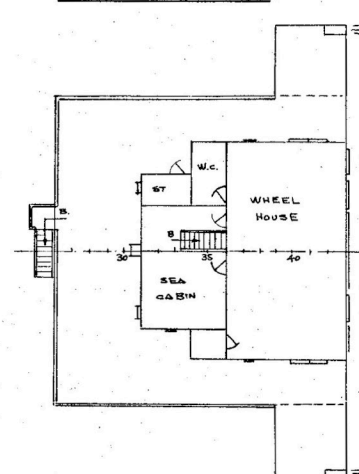


3RD POOP DECK



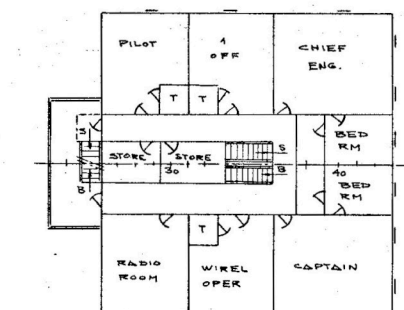
FORECASTLE DECK

NAVIGATING DECK

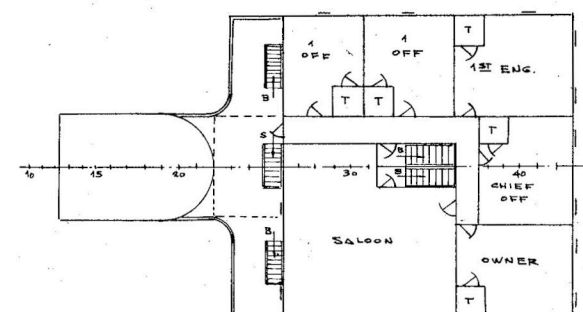


UPPER DECK

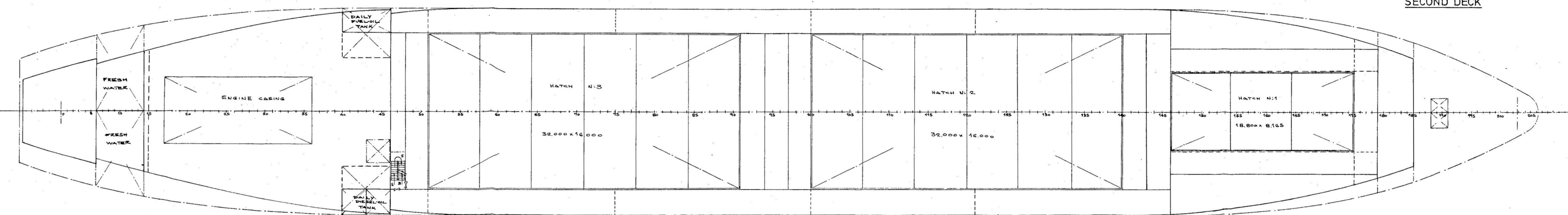
5TH POOP DECK



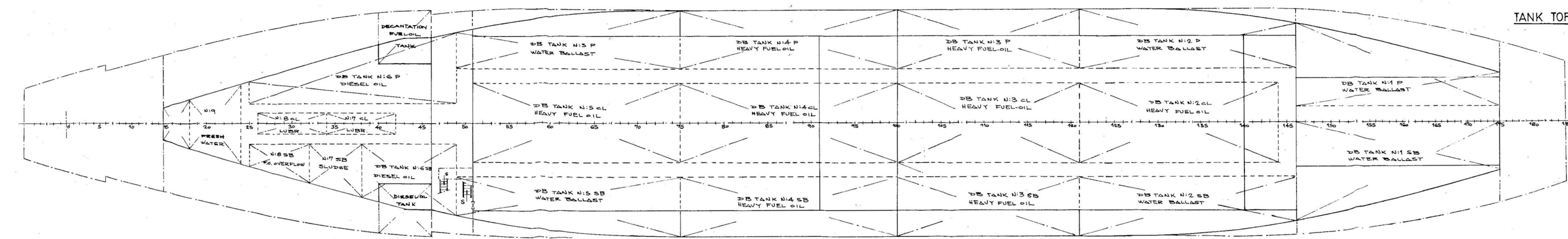
4TH POOP DECK



SECOND DECK



TANK TOP



S. A. JULIANA CONSTRUCTORA GIJONESA YHTYNEET PAPERITEHTAVALTUS
Nail Halka

MAIN PARTICULARS

LENGTH OVER ABT 154,80 m.
LENGTH BETW PERP 149,00 m.
BREADTH MLD 21,00 m.
DEPTH MLD TO UPPER DECK 12,60 m.
DEPTH MLD TO SECOND DECK 7,69 m.
SERVICE DRAUGHT 7,30 m.
MAXIMUM DRAUGHT 9,00 m.

S. A. JULIANA CONSTRUCTORA GIJONESA				GIJON			
PROYECTO N° 1130				Dibujado			
10500/14900 T.D.W. CARGO SHIP				10-12-73			
1200				1-1-P-1130			
GENERAL ARRANGEMENT				SUSTITUTO			